

[Intelligent railway transport systems (fundamentals of innovative technologies)]. D. : Izd-vo Dnepropetr. nac. un-ta zh.-d. transp. im. akad. V. Lazaryana. (in Ukrainian).

8 The Digital Advantage: How Digital Leaders Outperform Their Peers in Every Industry. Capgemini Consulting, MIT Sloan Management. URL: [https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2017/07/the\\_digital\\_advantage\\_how\\_digital\\_leaders\\_outperform\\_their\\_peers\\_in\\_every\\_industry.pdf](https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2017/07/the_digital_advantage_how_digital_leaders_outperform_their_peers_in_every_industry.pdf) (accessed: 20.01.2019).

9 Intehrovanyi zvit 2018: dlia investoriv: [Integrated report 2018: for investors]. AT «Ukrzaliznytsia»: ofitsiyni sait. Available at: <https://uz.gov.ua/about/investors/issuer/>.

(accessed: 11.11.2019)

10 Pokusaev O. N., Klimov A. A., Kupriyanovskij V .P., Morhat P. M., Namiot D. E. Cifrovaya zheleznaya doroga Evropy - ot ERTMS do iskusstvennogo intellekta. [Europe's digital railway - from ERTMS to artificial intelligence] *International Journal of Open Information Technologies*. 2019. Vol. 7, no.7, pp.90-119.

11 Dorozhnia karta tsyfrovoi transformatsii zaliznytsi, versiia APPAU. [Road map for digital transformation the railroad, the version of APPAU]. *Rail EXPO* : veb-sait. Available at: <https://railexpoua.com/novyny/dorozhnya-karta/> (accessed: 5.11.2019)

УДК 656.025.2

## ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ШВИДКІСНИМИ ПОЇЗДАМИ

*Шкуренко О.В., к.е.н., доцент (ДУІТ)*

*Шульгіна А.В., помічник директора (філія УЗШК АТ «Укрзалізниця»)*

*У статті проаналізовано розвиток високошвидкісного руху для пасажирських перевезень. Визначено роль, принципи та функції використання швидкісних поїздів до організації перевезень пасажирів. Основну увагу приділено формуванню системи менеджменту пасажирських перевезень швидкісними поїздами. Запропоновано на підприємстві впровадити стандарт ISO 9001: 2015, який встановлює критерії системи менеджменту якості і є єдиним стандартом серії, за яким можливо здійснювати сертифікацію.*

*Ключові слова: пасажирські перевезення, швидкісні поїзди, стандарти, менеджмент, якість*

## ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ

*Шкуренко О.В., к.э.н., доцент (ГУИТ)*

*Шульгина А.В., помощник директора (филиал УЖСК АО «Укрзалізниця»)*

*В статье проанализировано развитие высокоскоростного движения для пассажирских перевозок. Определена роль, принципы и функции использования скоростных поездов к организации перевозок пассажиров. Основное внимание уделено формированию системы менеджмента пассажирских перевозок скоростными поездами.*

*Предложено на предприятии внедрить стандарт ISO 9001: 2015, который устанавливает критерии системы менеджмента качества и является единственным стандартом серии, по которому можно осуществлять сертификацию.*

*Ключевые слова: пассажирские перевозки, скоростные поезда, стандарты, менеджмент, качество*

## **FORMATION OF THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM FOR PASSENGER TRAFFIC BY SPEED TRAINS**

*Shkurenko O., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (State University of Infrastructure and Technology)*

*Shulgina A., assistant director ( branch “URHC” of JSC “Ukrainian railways”)*

*The article analyzes the development of high-speed traffic for passenger transportation. High-speed passenger traffic is now being introduced worldwide in the area of passenger transportation. This innovation takes rail to a new turn and ensures that rail is competitive with other modes. The role, principles and functions of the use of high-speed trains in the organization of passenger transportation are determined. It is proved that the use of high-speed passenger trains in Ukraine will ensure the enterprise to become competitive both in the domestic and in the foreign market of providing transport services. The high-speed movement of passenger trains helps to reduce the time spent by passengers on the journey and thereby improve the quality of transport services. Thanks to these and other advantages over other modes of transport, high-speed communication becomes an economically and environmentally friendly part of the world transport system. The main attention is paid to the formation of the management system of passenger transportation by high-speed trains. It is proposed to introduce the ISO 9001: 2015 standard at the enterprise, which sets the criteria for the quality management system and is the only standard in the series, according to which it is possible to carry out certification. The potential benefits for the enterprise from the use of the standard are highlighted. The emphasis is placed on the fact that the basis of the quality management system of passenger transportation by high-speed trains is the introduction of a process and system approach to management. The algorithm of quality management of passenger transportation services by high-speed trains is also proposed. The algorithm consists of six consecutive stages, each of which contains a set of assessments and evaluations of activities related to improving or replacing the current quality level of passenger traffic and bring it to forecast values that the company planned. Its use will enable the assessment of current and projected levels of service quality for passengers.*

**Keywords:** *passenger transportation, high-speed trains, standards, management, quality*

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей виробничої інфраструктури національної економіки – основою транспортної системи України. На разі залізничний транспорт потребує нових високотехнологічних логістичних рішень, реалізація яких дозволить йому бути конкурентоспроможним на ринку.

В умовах динамічного розвитку ринку сучасний світ являє собою світ

шаленого темпу життя, потоку інформації, інноваційних технологій та пошуку нових логістичних рішень у транспортуванні, які полягають у виборі форми перевезення, виду транспорту та перевізника.

В сфері пасажирських перевезень зараз у всьому світі запроваджують високошвидкісний пасажирський рух. Ця інновація виводить залізничний транспорт на новий рівень та забезпечує конкурентоспроможність залізничного

транспорту перед іншими видами транспорту, які виконують пасажирські перевезення.

Розвиток високошвидкісного руху вплине на ще більше нарощування темпу зростання прибутку, оскільки альтернативою даному транспорту будуть тільки літаки, але на відміну від літаків ціна квитка буде дешевше. Така перевага дозволить зайняти свою нішу на ринку та зробіть

АТ «Укрзалізницю» конкурентоспроможною на внутрішньому ринку з перевезень на дальні відстані за короткий час та з певним сервісом для пасажирів.

В умовах жорсткої конкуренції пасажирів становляться більш вимогливими до пасажирського сервісу, обслуговування та зацікавлені у тому, щоб їх потреби були враховані та задоволені.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичним підґрунтям розвитку пасажирських перевезень швидкісними поїздами та впровадженню системи управління якістю перевезень пасажирів є велика кількість наукових досліджень вчених. В роботі Г. Кірпи [1] було викладено основи ефективності впровадження швидкісного руху на залізницях України; у роботі Н. Божок проаналізовано напрями впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні та їх недоліки [2]; комплексних результатів оцінювання ефективності впровадження швидкісного руху досягли В. Дикань та Ю. Пащенко [3; 4]; дослідженням теоретико-концептуальних засад розвитку залізничного транспорту і швидкісних перевезень зокрема присвячено роботи таких вчених, як О. Дейнека та О. Чупир [5; 6].

**Метою статті є:** формування системи менеджменту якості пасажирських перевезень швидкісними поїздами, що дозволяє отримати конкурентні переваги, істотно підвищити якість надання послуг з перевезення пасажирів швидкісними поїздами.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Питання

управління якістю роботи та послуг різних видів транспорту досліджували як вітчизняні, так і зарубіжні автори. Недостатньо дослідженими залишаються питання щодо підвищення якості надання пасажирських перевезень саме швидкісними поїздами.

**Виклад основного матеріалу.** Україна має високорозвинену мережу залізниць, протяжність якої станом на 2018 рік складає 19,8 тис. кілометрів без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та м. Севостополя, з яких 67,5 відсотка становлять одноколіїні ділянки і 32,5 відсотка двоколіїні та триколіїні ділянки [10].

У сучасному динамічному конкурентному середовищі пасажирські перевезення залізничним транспортом відіграють важливу соціальну і економічну роль. Розвинена інфраструктура АТ «Укрзалізниця» може забезпечити перевезення пасажирів в будь-якому напрямку по всій території України. Важливість таких перевезень ні хто не в змозі заперечити, оскільки вони стоять на першому місці.

В Україні розвинені всі види транспорту. На 10 тис. км<sup>2</sup> території припадає 372 км залізничних колій, 78 км внутрішньоводних, 1933 км автомобільних шляхів з твердим покриттям [1, 4, 5].

У лютому 2012 року створена «Українська залізнична швидкісна компанія» АТ «Укрзалізниця» (надалі – філія «УЗШК») згідно наказу Міністерства інфраструктури України № 116 з метою надання комплексу транспортних послуг юридичним та фізичним особам при перевезенні пасажирів швидкісними електропоїздами категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті, а також з метою ефективного використання пасажирського швидкісного рухомого складу [11].

Філія «УЗШК» надає комплекс транспортних послуг юридичним та фізичним особам, в тому числі іноземним, при перевезенні пасажирів швидкісним залізничним транспортом; обслуговує та

експлуатує швидкісні електропоїзди та вагони, які закріплені за філією на праві господарського володіння; забезпечує поповнення пасажирського залізничного швидкісного рухомого складу та розвиток його ремонтної бази; забезпечує організацію співробітництва з підприємствами, в тому числі з іноземними, при наданні послуг з перевезення пасажирів та багажу, тощо [11].

На балансі філії «УЗШК» обліковується:

- 10 швидкісних міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення моделі HRCS2 виробництва компанії «Hyundai Rotem» (Корея), які були передані підприємству у 2012 році за договором фінансового лізингу від ДП «Південна залізниця»;

- 2 швидкісних міжрегіональних електропоїзда подвійного живлення моделі ЕКр-1 вітчизняного виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» - придбані у червні 2014 року на умовах фінансового лізингу з ТОВ «Дельта Лізинг»;

- 10 пасажирських вагонів поліпшеної конструкції, з експлуатаційною швидкістю 160 км/год. вітчизняного

виробництва ПАТ «КВБЗ», які передані підприємству у 2014 року від ДП «Південна залізниця»;

- 2 двоповерхових електропоїзда подвійного живлення серії EJ 675 № 003/004, виробництва «Skoda», що були передані філії «УЗШК» від виробничого підрозділу «Електровозне депо Харків-Головне» регіональної філії «Південна залізниця».

Денні швидкісні поїзди Інтерсіті+ (IC+) є першими в Україні швидкісними поїздами, які курсують зі швидкістю 160 км/год, що надає переваги перед іншими видами транспорту та змогу вести конкуренцію за часом перевезення пасажирів від початкового до кінцевого пункту прибуття.

У 2018 році швидкісні поїзди категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті курсували у таких напрямках як Харківський, Львівський, Дніпропетровський (до Запоріжжя, Покровська), Тернопільський, Одеський, Криворізький, до Костянтинівки, до Перемишля.

За час існування швидкісного руху пасажиропотік зростає, що представлено на рис.1:

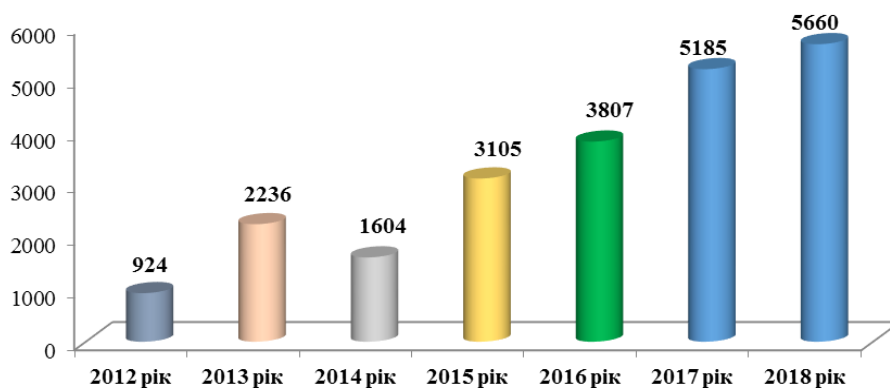


Рис.1. Динаміка пасажиропотоку на швидкісних поїздах з 2012 по 2018 рр.

Загалом, у 2018 році швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті перевезено 5660 тис. пасажирів, що більше аналогічного періоду минулого року на 475 тис. пас. та складає 9%. Згідно даної інформації слід звернути увагу на те, що

спостерігається динаміка зростання пасажиропотоку та попит на даний рух. У 2018 році швидкісні поїзди мали 100% населеність.

З початку курсування швидкісних поїздів перевезено близько

22,5 млн пасажирів, з яких 72% від загальної кількості перевезених пасажирів приходить на чотири основні напрямки, а саме: Харківський – 7,3 млн пас., Дніпропетровський – 5,3 млн пас., до Костянтинівки – 2,2 млн пас., Львівський – 2,3 млн. пас., інші 28 % - Одеський, Криворізький, Тернопільський напрямки,

до Перемишля – 1,8 млн.пас. Пасажиропотік швидкісних поїздів за напрямками за весь період курсування з 2012 по 2018 рр. представлено на рис.2.

Загальна ефективність курсування швидкісних поїздів є позитивною, рентабельність пасажирських перевезень за 2018 рік склала позитивні показники.

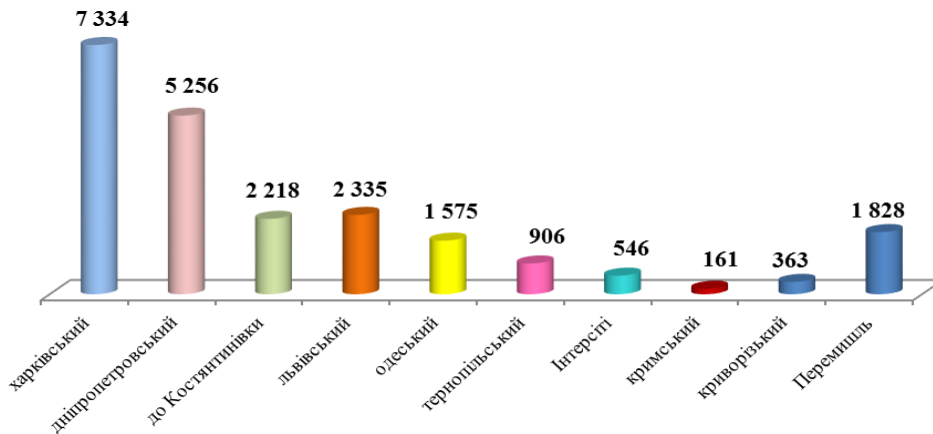


Рис. 2. Пасажиропотік за напрямками курсування швидкісних поїздів з 2012 по 2018 рр., тис. пасажирів

У серпні 2018 року філія УЗШК здійснювала експериментальні поїздки за маршрутом Львів-Ужгород-Львів з метою подальшого введення курсування швидкісного поїзда за даним маршрутом. Дослідні поїздки на зазначеній ділянці проводилися без пасажирів та за сприятливих погодних умов без впливу природних факторів. Такі експериментальні поїздки за даним маршрутом проводились тому, що дана ділянка має велику кількість кривих малого радіусу менше 200 м та затяжні підйоми і спуски, що технічно ускладнюють рух електропоїзда. Також існують проблемні питання, вирішення яких вимагає додаткового вивчення технічних особливостей прямування рухомого складу в складних умовах, таких як Карпатський рельєф.

Перед АТ «Укрзалізниця» поставлено два масштабні стратегічні завдання. Перше завдання полягає в нарощуванні потенціалу та підвищенні якості інфраструктури та обслуговування пасажирів. Друге завдання полягає в реформуванні галузі в тому, що необхідно

забезпечити можливість її адаптації та виживання в сучасній ринковій економіці. В останні роки світовий ринок пасажирських перевезень остаточно переорієнтувався від цінової конкуренції до якісної, при цьому тариф на перевезення перестає відігравати вирішальне значення при виборі. Разом з тим, досвід зарубіжних країн показує, що управління якістю стає однією з головних функцій системи управління будь-якою організацією. Рівень транспортного обслуговування недостатній як в кількісному, так і в якісному відношенні. Але якщо кількісні показники можуть бути виправлені за допомогою відповідного розвитку системи перевезень, то для покращення якості необхідні нові організаційні рішення та підходи. Діюча система управління пасажирськими перевезеннями направлена на досягнення кількісних результатів діяльності, а якість перевезень, по суті, не враховується [6, 7, 9].

Залізниці повинні швидко проводити реформи щодо вдосконалення своєї

організаційної структури та системи контролю якості надання послуг.

З розвитком науково-технічного прогресу проблема якості не спрощується, а, навпаки, стає складнішою. Тому вирішувати її традиційними методами, тобто лише шляхом контролю якості послуг, практично неможливо. Повинен бути комплексний, системний підхід, реалізація якого можлива лише в рамках системи управління якістю [7, 9]. Це можливо реалізувати шляхом застосування принципів логістики у сфері пасажирських перевезень швидкісними поїздами, що дозволить оптимізувати перевізний процес, призведе до покращення якості обслуговування пасажирів і, як результат, до зростання прибутку.

Значну роль в підвищенні якості продукції чи послуг відіграють стандарти, що являють собою організаційно-технічну основу систем якості. У 1987 р. Міжнародною організацією із стандартизації ISO було розроблено міжнародні стандарти серії 9000, які доповнено в подальшому стандартами серії 10000. Стандарти серії ISO 9000, прийняті більш ніж 90 країнами світу як національні та застосовуються до будь-яких підприємств, незалежно від їх розміру, форм власності та сфери діяльності. Вони є універсальним загальновизнаним інструментом для досягнення потенційних вигід, які представлено на рис. 3.

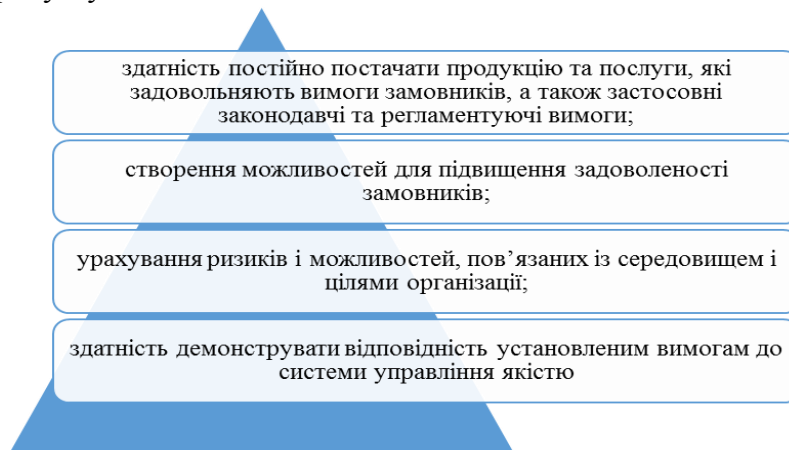


Рис. 3. Потенційні вигоди від стандарту

Джерело: складено згідно Національного стандарту України ДСТУ ISO 9000:2015 [8].

Для філії «УЗШК» пропонується запровадити у своїй діяльності стандарт ISO 9001: 2015 який встановлює критерії системи менеджменту якості та є єдиним стандартом серії, за яким можливо здійснювати сертифікацію (хоча це не є обов'язковою вимогою).

Даний стандарт заснований на ряді принципів з менеджменту якості таких як: *орієнтація на клієнта, мотивація і залученість вищого керівництва, процесний підхід і постійне вдосконалення.*

Ключовими орієнтирами філії «Українська залізнична швидкісна компанія» АТ «Укрзалізниця» є надання якісних послуг та забезпечення постійної безпеки пасажирів. Відповідно до

закордонного досвіду побудови системи менеджменту якості послуг з перевезення пасажирів на основі стандарту ISO 9000:2015 саме впровадження такої системи у діяльність філії дозволить їй досягти сталого розвитку.

В основі сучасного підходу до управління якістю на філії «УЗШК» лежить системна орієнтація всіх підрозділів організації на якість з кінцевою метою виправдати очікування пасажирів щодо покращення їх обслуговування. Це дозволить забезпечити отримання максимально можливого прибутку.

Головною метою в стратегічному розвитку діяльності філії «УЗШК» є підтримка лідерства щодо надання якісних

послуг пасажиром у процесі перевезення, максимального задоволення їх вимог з метою забезпечення їх повернення та утримання при виборі перевізника.

Основа системи менеджменту якості пасажирських перевезень швидкісними поїздами – це впровадження процесного та системного підходу до управління. При формуванні такої системи з точки зору системного підходу необхідно враховувати такі складові:

- поняття процесу, як об'єкта управління;
- основні принципи управління бізнес-процесом за Концепцією PDCA;
- формування мережі бізнес - процесів підприємства;
- документацію Системи менеджменту якості;
- роль вищого менеджменту при впровадженні системи управління процесами;
- використання засобів моделювання та оптимізації процесів [9].

PDCA (концепція постійного покращення) – це цикл Plan-Do-Check-Act передбачає безперервне поліпшення процесів управління всіма процесами. Методологія PDCA являє собою найпростіший алгоритм дій керівника з управління процесом і досягнення його цілей. Цикл управління починається з планування [8].

Впровадження системи менеджменту якості також залежить від здатності підприємства чітко визначити, яка поведінка працівників необхідна для досягнення його стратегії і можливість застосовувати ефективні управлінські важелі для спрямування працівників на бажану поведінку. Тому запровадження системи оцінки персоналу підприємства методом KPI є невід'ємною частиною даного процесу. Виходячи з вище викладеного, можливо представити процесний підхід до впровадження системи менеджменту якості на філії «УЗШК» (рис. 4).



Рис. 4. Процесний підхід ISO [складено на основі 8]

Всі ці процеси потребують розроблення методики оцінювання якості надання управлінських послуг на основі наявних або розроблених інструментів. При побудові системи управління якістю необхідно застосовувати модель

діяльності підприємства, яка в розумній мірі спрощує дійсність, але дозволяє істотно підвищити наочність процесів і механізми взаємодії. Послідовність оптимальних рішень і дій менеджменту якості пасажирських перевезень

## Проблеми транспортного комплексу України

швидкісними поїздами відображені в прогнозного рівнів якості послуг з розробленому алгоритмі (рис. 5), який перевезення пасажирів [7-8]. дозволяє провести оцінку поточного і

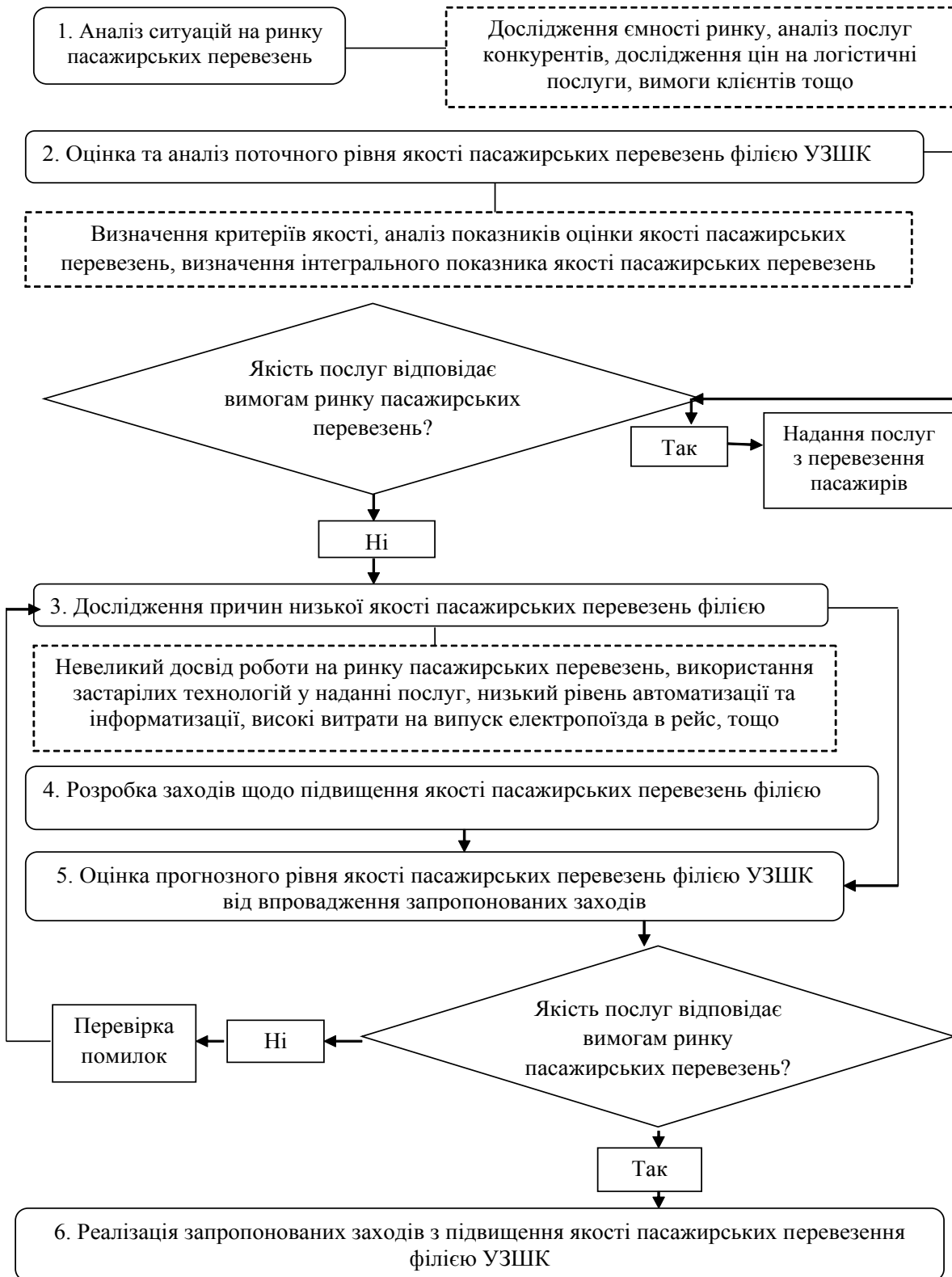


Рис. 5. Алгоритм менеджменту якості послуг пасажирських перевезень швидкісними поїздами [складено на основі 7]



Алгоритм складається з шести послідовних етапів, кожен з яких містить сукупність аналізу і оцінок, заходів, пов'язаних з підвищенням або заміною поточного рівня якості пасажирських перевезень і доведення його до прогнозного значення, що заплановано підприємством [7]. Згідно ДСТУ ISO:9000:2015 запровадження системи управління якістю є стратегічним рішенням організації, що допоможе поліпшити її загальну дієвість та забезпечити міцну основу для ініціатив щодо сталого розвитку [8]. Використання інтегрованих систем управління підвищує ефективність функціонування всіх процесів в організації та дозволяє вийти на новий рівень розв'язання проблем підтримки її конкурентоспроможності.

Таким чином, стратегічними напрямками у сфері забезпечення якості філії «УЗШК» наступні.

1. Організація якісних та безпечних залізничних перевезень пасажирів швидкісними поїздами категорії IC, IC+ відповідно до потреб ринку в умовах безаварійної експлуатації та раціонального використання рухомого складу.

2. Розвиток інфраструктури філії з метою забезпечення ефективного оперування рухомим складом для надання якісних послуг пасажирам.

3. Забезпечення якісного сервісного технічного обслуговування та ремонту рухомого складу та обладнання.

4. Розширення спектру послуг для дозвілля пасажирів у поїздах та збереження гарантованої якості послуг.

5. Створення безпечних умов праці для співробітників та партнерів філії.

**Висновки.** Формування системи менеджменту якості філії «УЗШК» та її удосконалення можливе за наступних умов: чітке розподілення функцій, відповідальності та взаємозв'язку усіх процесів в єдину сукупність взаємопов'язаних процесів, управління ними як системою; встановлення критеріїв результативності процесів та постійний їх моніторинг; упорядкування системи

документації та її дотримання; впровадження повноцінної системи моніторингу очікувань та задоволеності споживачів; впровадження та забезпечення функціонування реальної системи ризиків і можливостей; використання системи оцінки, вибору постачальників та вплив на структуру і якість послуг, що вони надають завдяки розповсюдженні дії системи менеджменту якості на впливові області (супутні послуги – аутсорсинг); залучення персоналу, впровадження зацікавленості та системи мотивації персоналу завдяки чіткому розмежуванню функцій і відповідальності, впровадження системи оцінки КРІ персоналу та зв'язок її з системою менеджменту якості; впровадження відповідної корпоративної культури; прийняття рішень та вжиття відповідних дій на основі аналізу діяльності та оцінки ризиків і можливостей.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кірпа Г. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему: [монографія]. Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. - 248 с.

2. Божок Н.О. Нарямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні. / Н.О. Божок // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2013 - Вип. 5. - С. 46–56.

3. Дикань В.Л. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2010. - № 32. - С. 15–25.

4. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Ю.Є. Пашенко, М.Ю. Гончаров, Й.М. Кранц, В.О. Пилипчик та

ін.]; за ред. С.І. Дорогунцова. К.: РВПС України НАН України, 2005. -266 с.

5. Дейнека О.Г. Теоретико-концептуальні засади формування інфраструктурної системи швидкісних залізничних магістралей / О.Г. Дейнека, Є. Юрченко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2017. - № 59. - С. 52–61.

6. Чупир О.М. Орієнтири розвитку швидкісних магістралей в Україні./ О.М. Чупир // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №42. - С. 190–194.

7. Матвієнко М.В., Щербина В.И., Бондаренко В.И. Управління якістю послуг транспортно-логістичних компаній. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / М.В. Матвієнко, В.И. Щербина, В.И. Бондаренко // Одеський національний морський університет. – 2017 - № 3 (60). - С. 131-146.

8. Національний стандарт України. ДСТУ ISO:9000:2015. Системи управління якістю. Вимоги. Видання офіційне. Київ: видання «УкрНДНЦ». 2016. 30 с. URL: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (дата звернення 1 жовтня 2019 р.).

9. Шаповал М.І. Основи стандартизації, управління якістю і сертифікації: Підручник. / М.І. Шаповал. К. 1997. 152 с.

10. Державна служба статистики. URL: <http://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 20 вересня 2019 р.).

11. Ліга-закон Головний правовий портал України URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/FIN74642.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN74642.html) (дата звернення 10 вересня 2019 р.)

## REFERENCES

1. Kirpa H. (2004) *Integraciya zaliznichnogo transportu Ukrayini v Yevropejsku transportnu sistemu*

[Integration of railway transport of Ukraine into the European transport system]. Dnipropetrovsk: DNUZT. (in Ukrainian).

2. Bozhok N.O. (2013) *Naryamki vprovadzhennya shvidkisnih pasazhirskih perevezen v Ukrayini* [Directions of introduction of high-speed passenger transportation in Ukraine]. *Zbirnik naukovih prac Dnipropetrovskogo nacionalnogo universitetu zaliznichnogo transportu imeni akademika V. Lazaryana «Problemi ekonomiki transportu»*, vol. 5, pp. 46–56.

3. Dykan V.L. (2010) *Skorostnoe dvizhenie zheleznodorozhnogo transporta v mire i perspektivy ego razvitiya v Ukraine* [High-speed movement of railway transport in the world and prospects of its development in Ukraine]. *Visnik ekonomiki transportu ta promislovosti*, no. 32, pp. 15–25.

4. Pashchenko Yu.Ye., Honcharov M.Yu., Krants Y.M., Pylypchyk V.O. (2005) *Integralna efektyvnist shvidkisnih zaliznichnih magistralej* [Integral efficiency of high-speed Railways]. Kyiv: RVPS Ukrayini NAN Ukrayini. (in Ukrainian).

5. Deineka O.H. Yurchenko Ye. (2017) *Teoretiko-konceptualni zasady formuvannya infrastrukturnoyi sistemi shvidkisnih zaliznichnih magistralej* [Theoretical and conceptual bases of formation of the infrastructure system of high-speed railway highways]. *Visnik ekonomiki transportu ta promislovosti*, no. 59, pp. 52–61.

6. Chupyr O.M. (2013) *Oriyentiri rozvitku shvidkisnih magistralej v Ukrayini* [Landmarks for the development of highways in Ukraine]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*, no. 42. pp. 190–194.

7. Matvienko M.V. Shcherbyna V.Y. Bondarenko V.Y. (2017) *Upravlinnya yakystyu poslug transportno-logistichnih kompanij* [Quality management of services of transport and logistics companies]. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaruvannya na transporti*, no. 3 (60). pp. 131-146.

8. Vidannya «UkrNDNC» (2016)

Nacionalnij standart Ukrayini. DSTU ISO:9000:2015. Sistemi upravlinnya yakistyu. Vimogi [National standard of Ukraine. DSTU ISO: 9000: 2015. Quality management systems. Requirements], pp. 30. Available at: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (accessed 1 October 2019).

9. Shapoval M.I. (1997) *Osnovi standartizaciyi, upravlinnya yakistyu i sertifikaciyi* [Basics of standardization, quality management and certification]. Kyiv. (in Ukrainian).

10. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainu (2018) *Transport* [Transport],

Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo. Available at: <http://ukrstat.gov.ua/> (accessed 20 September 2019).

11. Liga-zakon Golovnij pravovij portal Ukrayini (2018) *Pro utvorennya derzhavnogo pidpriyemstva "Ukrayinska zaliznichna shvidkisha kompaniya"* [About formation of the state enterprise "Ukrainian Railway Speed Company"], Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo. Available at: [http://search.ligazakon.ua/1\\_doc2.nsf/link1/FIN74642.html](http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/FIN74642.html) (accessed 10 September 2019).

УДК 338.47:656.2

## ВПЛИВ ЕВОЛЮЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Шраменко О. В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),  
Українська Л.О., д.е.н., професор (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)*

*В статті виділено три етапи розвитку інфраструктурної складової залізничного транспорту. Зазначено, що з втратою залізничною галуззю, як природної монополії, своєї природності, змінюється статус інфраструктури в ній. Доведено, що зміна місця інфраструктурної складової обумовлює особливості її функціонування та ступінь ризику. Виділено характерні ознаки інфраструктурної компанії на кожному з етапів розвитку. Обґрунтовано доцільність функціонування інфраструктурної компанії у складі вертикально інтегрованого об'єднання шляхом розвитку стратегічного партнерства з операторами-перевізниками.*

*Ключові слова: інфраструктура, природні монополії, залізничний транспорт, еволюція.*

## ВЛИЯНИЕ ЭВОЛЮЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Шраменко Е. В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ),  
Украинская Л.О., д.э.н., профессор (ХНЭУ им. С. Кузнеця)*

*В статье выделены три этапа развития инфраструктурной составляющей железнодорожного транспорта. Отмечено, что с потерей железнодорожной отраслью, как естественной монополии, своей естественности, меняется статус инфраструктуры в ней. Доказано, что изменение места инфраструктурной составляющей обуславливает особенности ее функционирования и степень риска. Выделены характерные признаки инфраструктурной компании на каждом этапе развития. Обоснована целесообразность функционирования инфраструктурной*