

на зовнішнє середовище бізнесу, щоб не допустити приходу конкурентів на завойовані до цього ринкові позиції. При здійсненні даної стратегії організації можуть стати першовідкривачами принципово нових галузей, і, завдяки успішним конкурентним діям, зайняти домінуючі позиції. Власне, мета організацій при веденні конкурентної боротьби - наздогнати і обігнати всіх своїх конкурентів-виробників вже знайомих ринку товарів (послуг).

Зростання конкуренції на ринку, динаміка зростання товарообігу - усе це безпосередньо відбивається на галузевих ринках, постійно змінюючи розподіл сил основних гравців. Саме тому унікальний оновлюваний асортимент і оптимальне розподілення продукції можуть забезпечити зростання продажів і плановану прибутковість, що на сьогоднішній день є ключовим питанням у діяльності більшості підприємницьких структур.

Таким чином, комплексне маркетингове планування в підприємницькій структурі забезпечує можливість руху до заданої мети та контролю ефективності на всіх етапах руху.

УДК 330.341.1:656.2

**ІННОВАЦІЙНІ ТРЕНДИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ
ГЛОБАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПРОСТОРУ**

**INNOVATIVE TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF RAILWAY
TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF
TRANSFORMATION OF THE GLOBAL TRANSPORT AND
LOGISTICS SPACE**

канд. екон. наук Г. В. Обруч

*Український державний університет залізничного транспорту (м.
Харків)*

PhD (Econ.) H. V. Obruch

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Пандемія коронавірусу завдала суттєвих втрат транспортно-логістичним підприємствам, оскільки країни були змушені обмежити експортно-імпорتنі операції та ввести режим ізоляції, що призвело до небувалих перебоїв у ланцюжках поставок. В умовах, коли світ продовжує відчувати наслідки пандемії, Україна зіткнулася з новими більш

масштабними загрозами, зумовленими посиленням воєнної конфронтації і активізацією бойових дій на території держави. За умов війни незважаючи на вкрай складні та небезпечні умови для роботи саме АТ «Укрзалізниця» стала важливою точкою опори для країни, сприяючи забезпеченню безпеки громадян та стабілізації економічного розвитку. Кожного дня залізнична компанія здійснює безкоштовну евакуацію населення і доставку продуктів харчування, забезпечуючи необхідним регіони нашої країни.

Практично не зупинялася робота залізничного транспорту і в напрямі виконання вантажних перевезень. Так, за січень-березень залізничним транспортом було перевезено 56 млн т вантажів. Зокрема у березні вдалося експортувати майже 6,0 млн т продукції. Через західні кордони залізничним транспортом у березні перевезено 3,0 млн т вантажів, а в квітні – 3,9 млн т, з яких 2,362 млн т залізнична та маргенцева руди, 0,638 млн т – зерно та продукти перемелу, 0,292 млн т – чорні метали, 0,166 млн т – мінеральні будівельні матеріали [1]. Крім того, залізничний транспорт ініціював надання послуг щодо перевезення потужностей вітчизняних підприємств у безпечніші для господарської діяльності регіони. Нещодавно до переліку послуг, які надаються залізничним транспортом, додалося і виконання перевезень поштових відправлень.

Зважаючи на стратегічну значущість залізничного транспорту в забезпеченні сталого розвитку національної економіки і стабільного функціонування вітчизняних підприємств, у подальшому слід зосередити увагу на забезпеченні інноваційного зростання підприємств залізничної галузі відповідно до світових новаційних трендів розвитку даної сфери.

Аналіз світового досвіду економічного розвитку країн свідчить, що ключовими орієнтирами економічного відновлення і забезпечення сталого зростання на сьогодні визнано перехід до «зеленої» економіки і всебічне сприяння цифровій трансформації. З огляду на це взято курс на розбудову залізничної мережі і нарощення обсягів перевезень залізничним транспортом як найекологічнішим і енергоефективним видом транспорту.

Зважаючи на зазначене, варта уваги тенденція до розбудови мультимодальної транспортно-логістичної інфраструктури, в якій ключова роль відводиться залізничному транспорту. Так, наприклад, національний залізничний оператор ОАЕ та Dubai Industrial City оголосили про намір будівництва масштабного вантажного залізничного терміналу поблизу найбільшого в країні порту. У Китаї на сьогодні ефективно функціонують автоматизовані мультимодальні термінали, зокрема у 2017 р. розпочав роботу найбільший у світі автоматизований контейнерний термінал, у 2021 р. корпорація COSCO запустила автоматизований інтермодальний термінал в Ухані. У Німеччині у 2020 р. запрацював найбільший

інтермодальний термінал MegaHub Lehrte, оснащений автоматичною сортувальною системою. В Україні в останні роки також активізувалося будівництво мультимодальних хабів, зокрема з 2017 р. працює Західний контейнерний термінал у Тернополі, з 2019 р. – MOST Logistic Terminal, побудований на кордоні з Польщею біля станції Мостиска-II Львівської залізниці, у 2021 р. запрацювали сухі порти в Одесі і на Рівненщині тощо.

Поряд з цим відбувається і розбудова інноваційної інфраструктури за участю залізничного транспорту, зокрема індустриальних парків, окремих інноваційних виробничих і дослідницьких майданчиків, у т.ч. з тестування та виробництва рухомого складу, екологічних матеріалів для потреб залізничного транспорту, лабораторій адитивного друку деталей тощо. Так, у 2020 р. компанія CAF відкрила перше у Великій Британії цифрове підприємство з виробництва рухомого складу. Американська компанія Wabtec відкрила в Індії інженерно-технічну лабораторію для тестування зразків залізничної техніки. Активно розширює інноваційні виробничі можливості і компанія Alstom, яка у 2021 р. запустила в Індії завод з виробництва комплектуючих для потреб залізничного транспорту, у Австралії наразі локалізовано виробництво приміських поїздів. Польсько-швейцарська компанія Nevomo завершила перший етап будівництва ділянки для випробування поїздів на магнітному підвісі. Китайська корпорація CRRC планує збудувати в Мексиці завод з виробництва рухомого складу. У Канаді заплановано створення індустриального парку.

Також, слід відзначити, що наразі взято вектор на виробництво та впровадження інноваційного рухомого складу з акцентом на цифровізації та екологізації залізничних перевезень. Залізничні компанії активно інвестують в цифровізацію парку локомотивів і вагонів, оснащуючи їх системами автоведення, сенсорними технологіями, датчиками для відстеження руху поїздів та переміщення вантажу, його стану тощо. Для подальшої декарбонізації залізниць поряд з електрифікацією залізничної мережі життєздатною альтернативою тепловозної тяги стають такі альтернативні джерела живлення як тягові акумуляторні батареї, магнітний підвіс, водневі та гібридні технології. Зокрема компанії Siemens та Alstom випробують потяги на водневому паливі, особливістю яких є низький рівень викидів в атмосферу. Перший у світовій практиці поїзд на водневому паливі, побудований Alstom, з'явився в регулярній експлуатації в Німеччині у 2018 р. У свою чергу, у 2021 р. у Німеччині оприлюднено стратегію переходу до електропоїздів з тяговими акумуляторами, які мають замінити дизель-поїзди на маршрутах, що частково проходять неелектрифікованими лініями. Оператор Metrolink (США) також реалізує пілотну програму з переходу локомотивів на паливо з відновлюваних джерел, зокрема на паливо, створене з перероблених натуральних жирів та

олії. Доцільно відзначити, що багатьма країнами реалізуються проекти переходу на рухомий склад з нульовими викидами вуглекислого газу.

Поряд з цим слід акцентувати увагу на тому, що цифровізація активно проникає в усі напрями транспортно-логістичної діяльності, зокрема на основі використання технологій штучного інтелекту, інтернету речей, блокчейн. Технології використовуються для цифровізації документообігу, моніторингу стану залізничного полотна, об'єктів інфраструктури та рухомого складу в режимі реального часу, предиктивного технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, контролю роботи машиніста або впровадження систем автоведення поїздів, передачі даних між локомотивами в аспекті взаємодії M2M, відстеження пасажиропотоків у режимі реального часу. Щодо цифровізації систем взаємодії з клієнтом слід відзначити програмні додатки з організації навігації на вокзалах, а також інформування вантажовідправників про стан та місцезнаходження вантажу, надання різного роду інформації пасажиром під час поїздки тощо.

Таким чином, ґрунтуючись на дослідженні світового досвіду розвитку залізничного транспорту, слід відзначити, що на сьогодні домінуючим трендом у залізничній галузі залишається цифровізація. Оскільки цифрові рішення якісно змінюють взаємодію учасників ринку залізничних перевезень, створюють значні можливості для оптимізації бізнес-процесів і трансформації моделі розвитку залізничного транспорту, підвищення надійності інфраструктури і покращення якості обслуговування клієнтів при одночасній оптимізації витрат залізничних компаній.

[1] Заблоковані порти – не вирок. Куди Україна перенаправляє експортні потоки і що з цього виходить. *Економічна правда: веб-сайт.* URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/05/11/686894/> (дата звернення: 12.05.2022).