

ЗАЛІЗНИЧНІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В КОНТЕКСТІ ЄВРОЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

© Бакушевич І.В., Гуменюк Р.О., 2009

Розглянуто основні напрямки розвитку транспортних зв'язків ЄС з країнами-сусідами, зокрема з Україною. Особливу увагу приділено визначенню готовності Укрзалізниці до участі в проектах подальшого розвитку транспортних осей пан'європейських транспортно-логістичних систем. Проаналізовано окремі показники діяльності залізниці України з перевезення пасажирів, визначено стан її готовності до єврологістичної інтеграції. Визначено основні проблеми, які не сприяють інтеграції української залізниці в європейську транспортну систему, та основні завдання і можливі переваги такої інтеграції.

In the article basic directions of the EU transport connections development are considered with countries-neighbours including Ukraine. Special attention it is paid to determination of readiness of Ukrzaliznyci to participating in the projects of subsequent development of transport axes of the Pan'european transport logistic systems. The analysis of separate performance of railway of Ukraine indicators is conducted on carrying passengers, certainly its ready condition to eurologistic integration. Certainly basic problems, which are not instrumental in integration of the Ukrainian railway in the European transport system, and basic strategic tasks, and advantages of such integration are possible.

Постановка проблеми. Транспорт, без сумніву, відіграє надзвичайно важливу роль як в економіці будь-якої країни загалом, так і в житті кожного окремого її мешканця. Його значення особливо посилилося в умовах надзвичайно швидкого розвитку економічних та соціально-культурних зв'язків між країнами в контексті сучасних глобалізаційних тенденцій. У зв'язку з розширенням Європейського Союзу, кордони якого впритул наблизилися до України, поглиблення відносин з останнім є для нашої країни над важливим завданням. Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але істотно випереджають залізниці України [3]. Одним із напрямів співпраці України і країн Євросоюзу є спільна участь у різних транспортно-логістичних проектах та програмах. Тому важливого значення в цьому контексті набуває розвиток усіх видів транспорту, а надто залізничного, який посідає особливе місце в економічній та соціальній сферах діяльності багатьох країн. Стан розвитку залізниці завжди визначав та й визначатиме масштаби розвитку національного виробництва, вплив на ВВП, ріст цін, інфляції та й інших макро- і мікроекономічних показників.

Безперечно, важливу роль залізничний транспорт відіграє у сфері пасажирських перевезень. Достатньо висока щільність залізничних шляхів майже у всіх країнах Європи, порівняно низькі затрати при перевезеннях на далекі відстані, безпека та екологічність цього виду транспорту сприяє цьому. Та, на жаль, незважаючи на значні переваги, нині українська залізниця переживає складні часи. Спрацьована інфраструктура та рухомий склад, невідповідність існуючої системи управління вимогам сучасних ринкових відносин, і, як наслідок, збитковість пасажирських перевезень, є значною проблемою, що потребує комплексної оцінки та застосування логістичних інструментів щодо оптимізації матеріальних, людських та інформаційних потоків на залізничному транспорті.

Особливої актуальності це набуває у перспективі прийняття Україною та Польщею Чемпіонату Європи з футболу Євро-2012. Здійснення подібних заходів вимагає якісного транспортного обслуговування значної кількості туристів з інших країн, де рівень останнього значно вищий. Тому вивчення можливостей єврологістичної інтеграції української залізниці у сфері пасажирських перевезень є доволі актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблем залізничного транспорту загалом та Укрзалізниці зокрема стосуються праці багатьох зарубіжних і вітчизняних вчених-теоретиків та практиків, а саме: І.М. Аксьонова, М. Окландера, Ю.В. Дьоміна, Ф. Румегера, О.М. Кривопішина, Г.М. Кірпи, О.О. Бакаєва, Л.О. Позднякова, В.Л. Диканя, Є.М. Сича, Н.І. Богомолова та інших. У їхніх публікаціях здійснюється загальний аналіз та вивчення проблем і перспектив розвитку як вантажних, так і пасажирських перевезень залізницями України. Якщо ж говорити про наукові доробки з єврологістики, то можна виділити праці Є.В. Крикавського, Я.Б. Олійника, І.Г. Смирнова, І.В. Шум та інших [2–6]. Проте дослідження перспектив проектно-орієнтованої інтеграції українських залізничних пасажирських перевезень в європейську систему перевезень є недостатніми.

Мета статті – аналіз сучасного стану перевезень пасажирів залізничним транспортом та можливостей і перспектив єврологістичної інтеграції українських залізниць у цій сфері.

Основні завдання:

- 1) аналіз основних напрямів діяльності Євросоюзу у сфері єврологістичної інтеграції з країнами-сусідами, що стосуються залізничного транспорту;
- 2) оцінка сучасного стану пасажирських перевезень залізничним транспортом України;
- 3) визначення проблем та перспектив єврологістичної інтеграції залізниць України у сфері пасажирських перевезень;
- 4) окреслення перспективних напрямків майбутніх проектно-орієнтованих досліджень.

Виклад основного матеріалу. Єврологістика як окремий напрямок євроінтеграції характеризує формування загальноєвропейської транспортно - логістичної мережі зі створенням відповідних комунікацій і логістичних терміналів, як повідомляє проф. І. Смирнов [6], кінцевим результатом якої є скорочення витрат на транспортування, на послуги при перетині кордонів, спрощення самої системи перетину останніх тощо.

З метою розширення європейської транспортної системи далі на схід було визначено 10 пріоритетних міжнародних транспортних коридорів (МТК). Україна займає особливе місце, адже через її територію проходять такі транспортні коридори, як:

- а) МТК № 3: Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ;
- б) МТК № 5: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів;
- в) МТК № 7 (водний по Дунаю): Відень – Братислава – Будапешт – Белград – Рені – Ізмаїл – Усть-Дунайськ;
- г) МТК № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Москва – Київ – Одеса/Кишинів – Дмитровград – Александрополіс.

МТК № 3 є одним із найнапруженіших в міжнародному сполученні і є найважливішим стосовно міжнародного перевезення пасажирів залізничним транспортом. Загалом довжина залізничної становить 1650 км, автодороги – 1700 км. Українська залізнична ділянка МТК№3 довжиною 600 км проходить через Мостиська ІІ, Львів, Тернопіль, Жмеринку, Київ. Особливою проблемою є зміна ширини колії на польсько-українському кордоні. Згідно з проектом модернізації українських залізниць, під час реалізації кредиту ЄБРР в 2005 р. здійснено реконструкцію залізничної інфраструктури лінії відповідно до європейських стандартів. Проект вартістю 92,1 млн. дол. дав змогу скоротити час очікування пасажирів на кордоні на 3-4 години [12].

Після останнього розширення Євросоюзу у січні минулого року фактично було завершено виконання основних завдань, поставлених під час пан'європейських транспортних конференцій, для країн, що стали членами ЄС. Внаслідок цього 2/3 існуючих в ЄС транспортних коридорів стали

частиною мережі TEN-T. Та у зв'язку з необхідністю розширення європейської транспортної системи на схід, сполучення її з новими країнами-сусідами та азіатською транспортною системою виникла потреба переглянути існуючі мережі МТК та визначити найпріоритетніші проекти з метою координації та концентрації фінансових ресурсів, а також розробити нову транспортну стратегію розширеного Євросоюзу. Тому у 2004 р. було створено Групу високого рівня з питань транс'європейських транспортних мереж у складі представників 25 країн-членів ЄС, 28 тогочасних країн-сусідів і ряду банків, основною метою якої стало визначення обмеженої кількості пріоритетних проектів, розміщених на основних коридорах, які візьмуть на себе великі обсяги перевезень між країнами розширеного ЄС і сприятимуть зміцненню зв'язків ЄС із сусідніми країнами, розвитку міжнародної торгівлі, враховуватимуть екологічні потреби. Результатом роботи групи є нові проекти ЄС у сфері єврологістики, а саме:

- 1) розширення транспортних зон від Атлантики до Чорного і Каспійського морів;
- 2) створення транс'європейських транспортних осей, що перетинають усю Європу;
- 3) утворення мультимодальних сполучень транспортних коридорів із морськими шляхами через порти;
- 4) визначення найважливіших проектів розвитку транспортної інфраструктури Європи [3].

За деякими оцінками, реалізація таких проектів дасть змогу зменшити викиди вуглекислого газу, зумовлені транспортними потоками, на 17 млн. т на рік; збільшити ВВП на 0,23 % і забезпечити до 1 млн. робочих місць; стимулюватиме міжнародну торгівлю. Основні транснаціональні осі, що відповідають напрямам найінтенсивніших міжнародних перевезень (сучасним і прогнозованим на період до 2020 р.) і забезпечують зв'язки між ЄС і сусідніми країнами та регіонами, що пов'язані із залізничними перевезеннями через територію України, подано в табл. 1.

Таблиця 1

Характеристика напрямків продовження головної транспортної мультимодальної осі єврологістики (ТОЄ), що охоплює залізничне сполучення і безпосередньо пролягає через територію України¹

Назва ТОЄ	Напрямки продовження ТОЄ в сусідні країни й регіони
Центральна (мультимодальна) вісь	<ol style="list-style-type: none"> 1. Маршрут «Дрезден–Катовіце–Львів–Київ». 2. Маршрут «Будапешт–Львів». 3. Маршрут «Москва–Київ–Одеса». 4. Маршрут «Мінськ–Київ». 5. Маршрут «Київ–Харків–Транссибірська магістраль/Кавказ». 6. Маршрут «Київ–Варшава» 7. Маршрут «Ужгород–Жіліна (Словаччина)»

Як видно з табл. 1, центральна вісь сполучає центр ЄС із Україною, а далі з Центральною Азією та Кавказом й передбачає пряме сполучення з Транссибірською залізницею. Польща і Україна також визначили важливість сполучення їх столиць мультимодальною віссю, а Словаччина, Австрія і Чехія – необхідність включення відгалуження від українського кордону до промислового району Жіліна.

Групою з високим рівнем пріоритетності визначено низку спільних програм розвитку для посилення зв'язків із країнами Східної Європи (Україною, Росією, Білоруссю, Молдовою) через визначені транспортні коридори. Для України це автомобільні і залізничні сполучення Берлін/Дрезден – Вроцлав – Катовіце/Краків–Львів – Київ (коридор № 3); Трієст–Любляна–Будапешт – і українським кордоном (коридор № 5); сполучення з країнами Чорноморського регіону.

¹ Джерело: “Согласованная железнодорожная транспортная политика ОСЖД”/ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). – Варшава, 2002. – С. 41–44. Доступно з <http://www.osjd.info/wps/portal/osjd>.

Для активізації євроазіатських транспортних зв'язків актуальним є питання розвитку Євразійського транспортного мосту, що являє собою залізничні шляхи, які проходять від китайського морського порту Ляньюнган через центральний і північно-західний Китай у Казахстан і далі через Росію і Україну в Європу. Значення цього комунікаційного напрямку зростає з посиленням ролі Китаю у світовому господарстві і торгівлі [2].

Стає дедалі очевиднішою істотною роль України в планах Європейського Союзу щодо розширення міжнародних транспортних коридорів та участі України в єврологістичних проектах. Особливе значення надається залізничному транспорту і залізничним пасажирським перевезенням.

Для визначення готовності Укрзалізниці, особливо її західної частини, до участі в єврологістичних проектах важливо з'ясувати динаміку її розвитку та визначити фактори, що впливають на ситуацію на ринку залізничних пасажирських перевезень. Як видно з аналізу, за останні роки в Україні істотно скоротилися обсяги перевезень та пасажирооборот на транспорті загалом та на залізничному транспорті зокрема (див. табл. 2). Проаналізувавши зміну темпів приросту цих двох показників (рис. 1), можна сказати, що залізниця відчуває втрати пасажирів переважно в роки політичної нестабільності. Спостерігається певна «хвильова» тенденція із вираженим зменшенням амплітуди коливань в останні роки. Якщо врахувати той факт, що загальні тенденції зміни питомої ваги кількості перевезених пасажирів і пасажирообороту (рис. 2 і 3) мають негативний характер, то можна говорити про певну загрозу втрати конкурентних позицій у перевезеннях пасажирів залізницею України. Особливо негативно сьогодні на це впливає як зростання тарифів на перевезення, так і зниження якості надання послуг (зношені вагони, недостатній сервіс та швидкість руху).

Таблиця 2

**Аналіз відправлення (перевезення) пасажирів залізничним транспортом (млн. осіб)
та пасажирообороту (млрд. пасажиро-км)²**

Рік	Транспорт загалом		Залізничний транспорт		Питома вага, %		Абсолютне відхилення		Відносне відхилення (темп приросту), %	
	кількість відправлених (перевезених) пасажирів	пасажирооборот	кількість відправлених (перевезених) пасажирів	пасажирооборот	кількості відправлених (перевезених) пасажирів залізничним транспортом загалом	пасажирообороту залізничного транспорту загалом	кількості відправлених (перевезених) пасажирів залізничним транспортом	пасажирообороту залізничного транспорту	кількості відправлених (перевезених) пасажирів залізничним транспортом	пасажирообороту залізничного транспорту
1985	13588,0	200,7	695,0	67,0	5,11	33,38	-	-	-	-
1995	6816,0	120,2	577,0	63,8	8,47	53,08	-118	-3,2	-16,98	-4,78
1997	7182,0	111,3	501,0	54,5	6,98	48,97	-76	-9,3	-13,17	-4,58
1998	7749,0	109,9	502,0	49,9	6,48	45,40	1	-4,6	0,20	-8,44
1999	7911,0	108,2	487,0	47,6	6,16	43,99	-15	-2,3	-2,99	-4,61
2000	7780,0	113,1	499,0	51,8	6,41	45,80	12	4,2	2,46	8,82
2001	7657,0	112,8	468,0	49,7	6,11	44,06	-31	-2,1	-6,21	-4,05
2002	7711,0	117,2	465,0	50,5	6,03	43,09	-3	0,8	-0,64	1,61
2003	7711,0	121,2	477,0	52,6	6,19	43,40	12	2,1	2,58	4,16
2004	7997,0	128,6	452,0	51,7	5,65	40,20	-25	-0,9	-5,24	-1,71
2005	8200,0	135,8	445,0	52,7	5,44	38,81	-7	1	-1,55	1,93
2006	8242,0	139,3	448,0	53,2	5,44	38,19	3	0,5	0,67	0,95

² Джерело: власні розрахунки на основі статистичних даних [9–11].



Рис. 1. Зміна темпів приросту відправлення (перевезення) пасажирів та пасажирообороту залізничного транспорту [9–11]

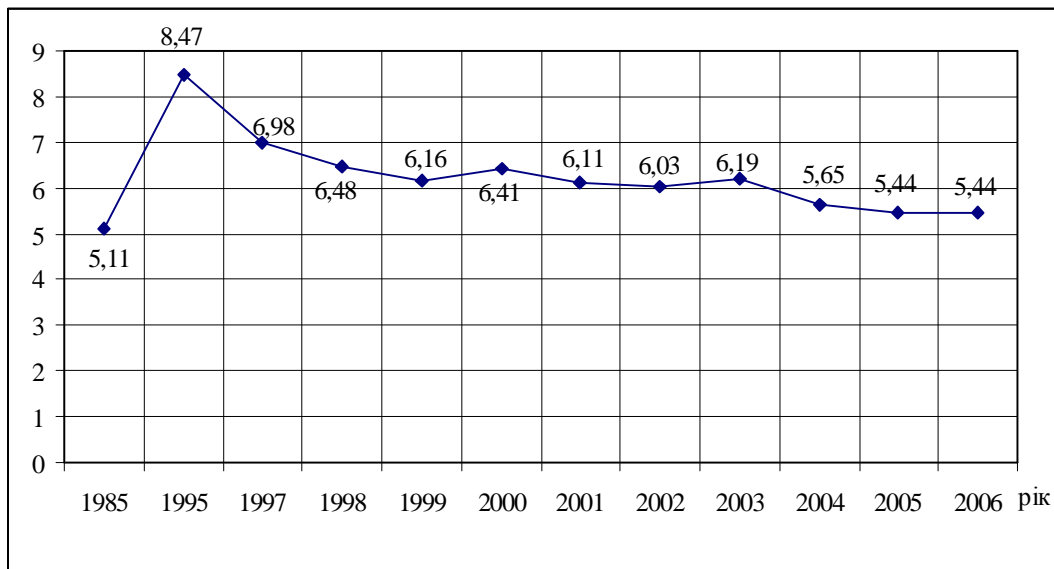


Рис. 2. Динаміка питомої ваги відправлення (перевезення) пасажирів залізничним транспортом загалом. Джерело: власні розрахунки на основі статистичних даних [9–11]

Тому для повернення прихильності споживачів послуг залізниці насамперед необхідно покращити обслуговування пасажирів, зробивши його таким, який хоча б приблизно відповідав темпам зростання вартості квитків, особливо в останні роки. Укрзалізниця потребує інтенсивного впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних та сервісних технологій, починаючи від моменту придбання потенційним пасажиром квитка і до його виходу з вокзалу станції прибуття [3].

Окрім розглянутих вище показників, здійснено аналіз пасажиропотоків, зокрема перевезень пасажирів Укрзалізницею на далекі та близькі відстані. У табл. 3 розглянуто показник відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення.

Як видно з табл. 3, кількість відправлених пасажирів у міжміському сполученні залізничним транспортом з 1985 р. до 1999 зменшилося з 84 млн. до 41 млн. пас., тобто більше ніж у два рази. Надалі спостерігається певне коливання з помітною тенденцією до зростання (у 2006 році було вже перевезено 62 млн. пасажирів). Динаміка темпів приросту перевезення пасажирів у міжміському сполученні теж позитивна.

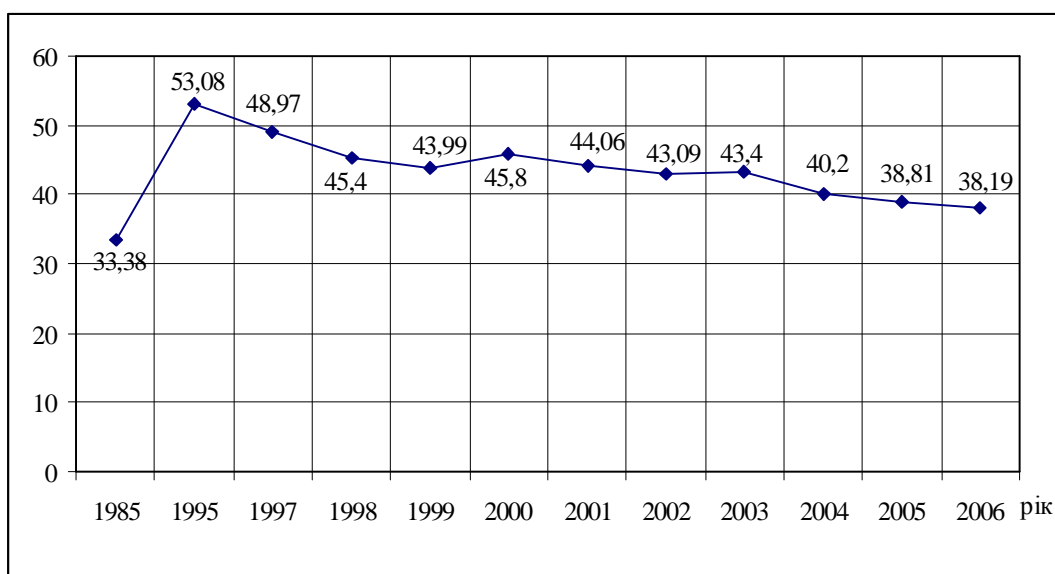


Рис. 3. Зміна питомої ваги пасажирообороту залізничного транспорту загалом.
Джерело: власні розрахунки на основі статистичних даних [9–11]

Таблиця 3

Аналіз відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення, млн. ос.

Рік	Міжміське сполучення		Приміське сполучення		Питома вага залізничного транспорту в загальному, %		Абсолютне відхилення		Відносне відхилення (темп приросту), %	
	разом	залізничний транспорт	разом	залізничний транспорт	між-міське сполучення	приміське сполучення	міжміське сполучення	приміське сполучення	між-міське сполучення	приміське сполучення
1985	457,0	84,0	3765,0	611,0	18,38	16,23	-	-	-	-
1995	215,0	68,0	1677,0	509,0	31,63	30,35	-16,0	-102,0	-19,05	-16,69
1997	176,0	57,0	1147,0	444,0	32,39	38,71	-11,0	-65,0	-16,18	-12,77
1998	149,0	44,0	1165,0	458,0	29,53	39,31	-13,0	14,0	-22,81	3,15
1999	149,0	41,0	1122,0	446,0	27,52	39,75	-3,0	-12,0	-6,82	-2,62
2000	154,0	45,0	1174,0	454,0	29,22	38,67	4,0	8,0	9,76	1,79
2001	174,0	44,0	1086,0	424,0	25,29	39,04	-1,0	-30,0	-2,22	-6,61
2002	169,0	44,0	1114,0	421,0	26,04	37,79	0,0	-3,0	0,00	-0,71
2003	178,0	49,0	1119,0	428,0	27,53	38,25	5,0	7,0	11,36	1,66
2004	205,0	54,0	1141,0	399,0	26,34	34,97	5,0	-29,0	10,20	-6,78
2005	226,0	60,0	1114,0	385,0	26,55	34,56	6,0	-14,0	11,11	-3,51
2006	227,0	62,0	1126,0	386,0	27,31	34,28	2,0	1,0	3,33	0,26

Джерело: власні розрахунки на основі статистичних даних [9–11].

У приміському ж сполученні спостерігається тенденція до скорочення кількості відправлених (перевезених) пасажирів залізничним транспортом. Якщо у 1995 році було перевезено 611 млн. пас., то в 2006 – лише 386 млн. У досліджуваному періоді помітне коливання цього показника.

Аналіз динаміки показників питомої ваги залізничного транспорту в міжміському та приміському сполученнях показав, що після значного росту до 1997–1999 років спостерігається тенденція до зменшення показників в обох видах сполучення, щоправда, з певними позитивними коливаннями (див. рис. 4). Загалом можна сказати, що істотне скорочення приміського сполучення на залізниці спричинене тим, що пасажирів все більше віддають перевагу автомобільному транспорту. Не останню роль в цьому відіграє естетичний та технічний стан наших приміських електричок. Зменшення міжміських перевезень теж спричинено, на нашу думку, не найкращим технічним станом потягів, низькою швидкістю та якістю перевезень.

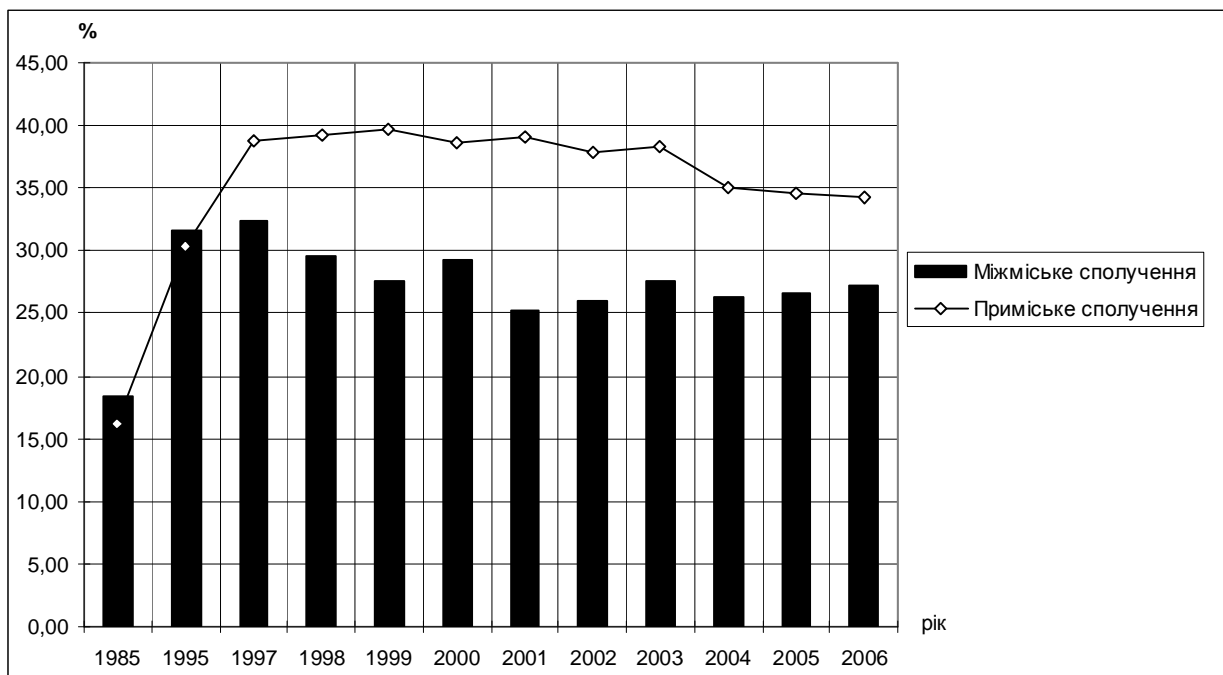


Рис. 4. Питома вага залізничного транспорту загалом за видами сполучення. Джерело: власні розрахунки на основі статистичних даних [9–11]

Підсумовуючи аналіз окремих показників діяльності залізниці України у сфері пасажирських перевезень, можна зробити певні висновки: по-перше, незважаючи на економічний хаос, що панував в Україні в 90-х роках, залізниця залишалася чи не єдиним видом транспорту, який не втратив основної маси своїх пасажироперевезень. Причин цьому декілька: занепад системи автомобільних, авіаційних та річково-морських перевезень пасажирів, перерозподіл сфер впливу та «варварська» приватизація, майже повне розірвання економічних зв'язків з країнами, що входили до складу СРСР, зубожіння населення, демографічна криза, помірність залізничних тарифів та державна монополія на власність Укрзалізниці.

По-друге, поряд із загальною негативною тенденцією до скорочення і обсягів перевезень пасажирів, і пасажирообороту в період з 1997 й по 2006 рік спостерігається певний «хвилювий» розвиток подій. Такі коливання свідчать про нестабільність в розвитку галузі, що спричинена безперервними змінами парламенту, уряду і відповідних галузевих міністрів, а відтак й безпосереднього керівництва Укрзалізниці, які часто призводили до зміни пріоритетів та напрямків подальшого розвитку останньої.

По-третє, спостерігається певна переорієнтація залізничних перевезень пасажирів на міжміське сполучення, а, як наслідок, зростання середньої відстані перевезень. Причиною цього є зростання конкуренції з боку приватних автомобільних перевізників, хоч питома вага приміських залізничних перевезень й досі залишається більшою за міжміські.

Динаміка міжнародних перевезень пасажирів залізницями України за останні три роки (2005–2007) є позитивною як для імпорту, так і для експорту послуг залізничним транспортом (див. рис. 5) [11].

Як видно з рис. 5, експорт наданих послуг з перевезення пасажирів залізницями України зростає швидшими темпами, ніж імпорт, що загалом має позитивний характер. Проте, незважаючи на певні позитивні тенденції в сфері міжнародних перевезень, за результатами оцінки фінансово-господарської діяльності у 2006 році збитки від пасажирських перевезень становили 2,779 млрд. грн., що майже на 27 % більше ніж у 2005 році (2,196 млрд. грн.) [11]. Це свідчить про низьку конкурентоздатність стратегій управління залізницею, що приводить зрештою до невміння здійснювати радикальні зміни, навіть враховуючи чималу кількість програм та проектів, що започатковані та вже виконуються сьогодні в Європі, та зокрема в Польщі [12].

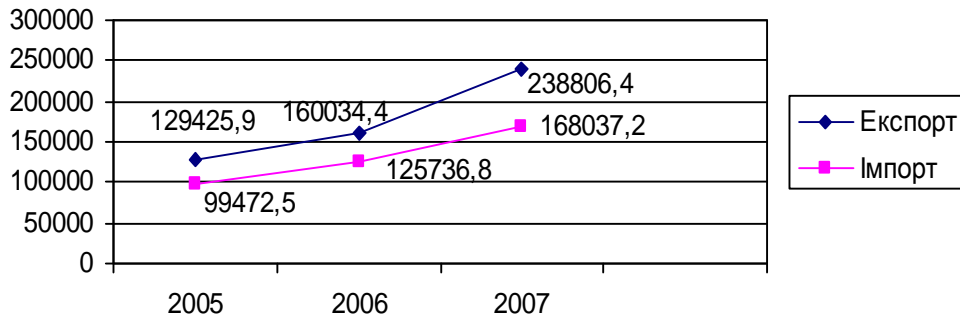


Рис. 5. Динаміка структури експорту-імпорту послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом України, тис. дол. США³.

З огляду на це, актуальним сьогодні є групування наявних проблем, що стоять на перешкоді до єврологістичної інтеграції у сфері пасажирських перевезень та пошуку шляхів вирішення цих проблем через розроблення стратегії єврологістичної інтеграції та постановку завдань на основі проектно-орієнтованого підходу з визначенням термінів, наявних регіональних та залучених зовнішніх ресурсів на основі застосування принципів проектного менеджменту, реінжинірингу та фандайзінгу [1]. Основні групи проблем:

1) технологічні проблеми:

– невідповідність основної маси пасажирських вагонів, що використовуються на внутрішніх перевезеннях, європейським стандартам;

– недостатня швидкість та безпека руху пасажирських та вантажних потягів;

– висока зношеність рухомого складу (локомотивів, вагонів);

– поганий технічний стан колій та різниця в їхній ширині порівняно з європейськими залізницями;

– зношеність та недостатній розвиток технічної інфраструктури залізниць України;

2) організаційно-правові проблеми:

– невідповідність організаційної структури залізниць України вимогам сучасної економіки;

– закритість логістичної системи, що діє на Укрзалізниці сьогодні;

– повільне реформування залізничної галузі України;

– недосконалість українського законодавства та нестабільність політичного середовища;

3) економічні проблеми:

– перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

– зростання витрат на паливно-мастильні матеріали, запасні частини, рухомий склад тощо;

– нестача фінансових ресурсів на капітальне оновлення рухомого складу та інфраструктури.

Перед залізницею нині стоять такі завдання:

1) реформування залізничної галузі з урахуванням досвіду країн ЄС, Росії, країн Сходу;

2) удосконалення організаційної та логістичної систем управління залізничним господарством;

3) залучення фінансових ресурсів (внутрішніх та зовнішніх) для модернізації галузі;

4) упровадження сучасних інформаційних технологій в логістичні процеси Укрзалізниці;

5) використання можливостей участі у спільних проектах у сфері єврологістичної інтеграції.

Вирішення цих завдань може дати такі результати:

1) зростання вантажо- та пасажиропотоків за рахунок ефективнішого управління ними;

2) зменшення витрат на шляху матеріального потоку, що можливо за умови впровадження сучасних логістичних технологій;

3) збільшення обсягів транзитних перевезень, адже українська залізниця має значний потенціал у цій сфері;

³ Джерело: Державний комітет статистики. Транспорт./Доступно з www.ukrstat.gov.ua [11].

- 4) зростання прибутків від перевезень через зменшення витрат та зростання вантажо-, пасажиропотоків та транзиту;
- 5) пришвидшення європейської інтеграції України.

Висновки та перспективи подальших досліджень. На сучасному етапі Європейський Союз, прямуючи до єдиної транспортно-логістичної структури, визначив основні орієнтири в цьому напрямі й Україна займає тут чільне місце. Важливим, з погляду єврологістичної інтеграції, є також розвиток залізничної галузі в плані підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на основі проектно-орієнтованого супроводу прийняття рішень в умовах посилення трансграничної співпраці. Особливої актуальності це набуває в перспективі майбутньої участі України в Євро-2012, адже сьогодні відкривається багато можливостей участі України в міжнародних логістичних проектах, що фінансуються з коштів ЄС. Аналіз стану пасажирських перевезень виявив чимало проблем, які не сприяють єврологістичним інтеграційним перспективам. Для їхнього вирішення необхідно залучити експертів та спеціалістів для розроблення та реалізації проектів трансграничної співпраці між регіонами України, Польщі, інших країн – учасниць з-поміж науковців, представників бізнесу, органів місцевої влади, громадськості. В подальших дослідженнях такої інтегрованої групи доцільно ретельніше вивчити проектні можливості реформування галузі, удосконалення організаційної та логістичної структури, шляхів залучення необхідних інвестиційних ресурсів, особливо використовуючи часові обмеження переваги цієї можливості щодо проведення Євро-2012.

1. Бакушевич І.В., Гуменюк Р.О. *Проблеми та перспективи єврологістичної інтеграції залізничного транспорту України* // «Маркетинг та логістика в системі менеджменту», VII Міжнародна науково-практична конференція. – Львів, 2008. – С. 15–16. 2. Довба М.О., Кубів С.І. *Логістична інфраструктура євроінтеграційних процесів / Економіка логістичних систем: Монографія; За наук. ред. Є. Крикавського та С. Кубіва.* – Львів: Вид-во Нац. університету «Львівська політехніка», 2008. – 596 с. 3. *Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України / Кабінет Міністрів України.* -Київ: Розпорядження від 27 грудня 2006 р. № 651-р. Доступно з http://www.uz.gov.ua/?m=info.menu_koncept&lng=uk. 4. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г., Шум І.В. *Єврологістика та Україна: площини взаємодії в XXI ст.* // *Зовнішня торгівля: право та економіка.* – 2007. – № (35). – С. 6–12. 5. Смирнов І.Г., Шум І.В. *Україна та Польща в системі єврологістики* // *Наука молода.* – 2003. – № 1. – С. 25–26. 6. Смирнов І.Г. *Єврологістика як напрям євроінтеграційної стратегії України* // *Актуальні проблеми міжнародних відносин. Вип. 60. Част. II* – К.: КІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2007. – С. 84–93. 7. Лоза С.П. *Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України* // *Актуальні проблеми економіки.* – 2006. – № 11. – С. 22–38. 8. *Согласованная железнодорожная транспортная политика ОСЖД / Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).* – Варшава, 2008. – С. 41–44. Доступно з <http://www.osjd.info/wps/portal/osjd/>. 9. *Статистичний щорічник України за 2003 рік / За ред. О.Г. Осауленка.* – К.: Техніка, 2004. 10. *Україна у цифрах у 2005 році / За ред. О.Г. Осауленка.* – К.: Техніка, 2006. 11. *Державний комітет статистики. Транспорт* / Доступно з www.ukrstat.gov.ua. 2. *Міністерство транспорту і зв'язку України / Офіційний сайт.* Доступно з www.mtu.gov.ua.