

6. Веревченко А.П. Інформаційні ресурси для прийняття рішень / А.П. Веревченко - К: Ділова Книга, Академічний проект; 2002 р. – 560 с.

7. Волокітін А.В. Засоби інформатизації державних організацій і комерційних фірм / А.В. Волокітін – К. : Фіорд-ІНФО. - 2002 р. – 272 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658:589:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i52.61669>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Кірія Н., слухачка магістратури ІППК (УкрДУЗТ)*

В статті визначено основні загрози економічної безпеки локомотивного депо, які можуть виникнути в процесі реформування залізничної галузі; особливо виділено можливі загрози внаслідок розділення депо на ремонтні та експлуатаційні (досвід ВАТ «РЖД»); наголошено, що в процесі реформування взаємозв'язки між елементами системи стають складнішими, а це потребує, згідно із законом необхідної різноманітності У. Ешибі, вироблення більш різноманітних управлінських впливів.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, локомотивне депо, загрози економічній безпеці, закон необхідної різноманітності

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРЯСЛИ

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,
Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Кирия Н., слушатель магистратуры ИППК (УкрГУЖТ)*

В статье определены основные угрозы экономической безопасности локомотивного депо, которые могут возникнуть в процессе реформирования железнодорожной отрасли; особенно выделены возможные угрозы в результате разделения депо на ремонтные и эксплуатационные (опыт ОАО "РЖД"); отмечено, что в процессе реформирования взаимосвязи между элементами системы становятся сложнее, а это требует, согласно закону необходимого разнообразия У. Эшиби, выработки более разнообразных управленческих воздействий.

Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, локомотивное депо, угрозы экономической безопасности, закон необходимого разнообразия

PROVIDING OF ECONOMIC SECURITY OF LOCOMOTIVE DEPOT IN THE CONDITIONS OF REFORMATION OF THE RAILWAY BRANCH

*Nazarenko I.L., PhD (economics), senior lecturer,
Suhorukova T.G., PhD (economics), senior lecturer,
Kyrya N., master's student of Institute of retraining and advanced training
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

The basic threats of economic security of locomotive depot are certain in the article, that can arise up in the process of reformation of railway branch. Possible threats are separately distinguished as a result

of dividing of depot into repair and operating. Experience of Joint Stock Company "Russian Railways" (JSCo " RZD") is studied in this area. It is marked that in the process of reformation the intercommunications between the elements of the system (and a railway transport is a large compound system) become more compound . According to The Law of Requisite Variety of William Ross Ashby, it requires making of more various administrative influences.

Keywords: *economic security, railway transport, locomotive depot, threats of economic security, the Law of Requisite Variety*

Постановка проблеми. Економічна безпека транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою економічної безпеки України, і його реформування значно впливає на її забезпечення. 21 жовтня 2015 року, тривалий процес корпоратизації залізничної галузі нарешті завершився, було створене ПАТ «Українська залізниця» [1].

Згідно зі Статутом, затвердженим 2 вересня 2015 року, публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Засновником товариства та її єдиним акціонером є держава в особі Кабінету Міністрів України. 100 відсотків акцій ПАТ закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, згідно з додатком 1 до постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Мета діяльності товариства - задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.

Але це не кінець реформування Укрзалізниці, воно триватиме ще близько двох років. На наступних етапах шість залізниць будуть об'єднані в одну, втратять статус юридичної особи, потім будуть створені функціональні філії, створено кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, вантажних, пасажирських, а також компанію, що займається

інфраструктурою, здійснені інші перетворення [2]. А у найближчі тижні після створення ПАТ передбачено: випуск та реєстрація акцій; розробка стратегії розвитку УЗ; створення нового корпоративного іміджу УЗ; імплементація організаційної структури (у тому числі створення правління ПАТ); створення філіалів і затвердження їхніх бізнес-планів; розробка внутрішніх положень ПАТ (про органи управління, про фінансову та кадрову роботу); подання на розгляд у Верховну Раду проекту нового закону «Про залізничний транспорт» [3].

Локомотивне господарство – одне з найважливіших на залізничному транспорті, злагоджена робота якого формує такі якісні параметри транспортної послуги як ритмічність, надійність, безпечність, своєчасність тощо. Його реформування проводиться для: підвищення ефективності та якості роботи за рахунок введення ринкових відносин між її підприємствами; забезпечення сприятливих умов залучення інвестицій для технічного переоснащення підприємств локомотивного господарства та оновлення тягового рухомого складу; забезпечення фінансової прозорості всіх видів діяльності підприємств локомотивного господарства залізниць; збільшення прибутків підприємств локомотивного господарства та підвищення доходів їх працівників.

Тому забезпечення економічної безпеки локомотивних депо в процесі реформування галузі є вельми актуальною проблемою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемам економічної безпеки транспорту присвячена значна кількість наукових праць, зокрема Г. Ейтутіса, Д.І. Ковальова, С.П. Міщенко, В.Л. Диканя, І.Л. Плетникової (І.Л. Назаренко), Т.Г. Сухорукової, Т.О. Тимофєєвої, Ж.С. Костюк [4 - 12] та ін. Так, в статті Ж.С. Костюк [12] розглянуто основні види заходів безпеки підприємства, доведена необхідність управління ризиками для попередження та нейтралізації загроз економічній безпеці підприємства, розглянуто способи мінімізації ризиків. В статті С.В. Каламбет, В.А. Воропай [13] наведені деякі кризові явища на залізничному

транспорті, які спричиняють економічні ризики, та можливі шляхи їх знешкодження; запропоновано схему організації експрес-аналізу економічної безпеки підприємства. Оцінці та забезпеченню економічної безпеки локомотивного депо присвячені статті І.Л. Плетникової [14 - 15], в яких розроблена відповідна методика.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але не приділяється достатньо уваги проблемі забезпечення економічної безпеки (ЕБ) локомотивних депо в умовах реформування галузі.

Метою статті є визначення основних загроз економічній безпеці локомотивного депо в умовах реформування галузі з розподілом їх за функціональними складовими ЕБ.

Основний матеріал статті. Існує багато визначень економічної безпеки підприємства. На нашу думку, економічна безпека підприємства – це стан захищеності діяльності підприємства від всіх видів загроз, як зовнішніх, так і внутрішніх; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток підприємства, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється [11].

Забезпечення ЕБ підприємства пов'язане з рядом проблем і, згідно системному підходу, необхідний їх розподіл в декількох напрямках. Функціональні складові економічної безпеки підприємства є сукупністю основних напрямів його економічної безпеки, які суттєво

відрізняються одна від одної за своїм змістом; кожна складова характеризується власним змістом, набором функціональних критеріїв та способами забезпечення. Прийнято виділяти наступні функціональні складові: фінансову, інтелектуальну і кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну і силову [16]. Інші учені виділяють інші складові ЕБ, у тому числі підприємств залізничного транспорту, але вони є недостатньо коректними.

Вважаємо доцільним скористатися визначенням у [16] та використаним у [7] набором функціональних складових. На нашу думку, для лінійного підприємства залізничного транспорту, яке не є юридичною особою, зокрема, локомотивного депо, «політико-правова» складова зводиться лише до «правової», тобто, виконання договорів з постачальниками, клієнтами тощо. Адже політична ситуація в країні, безумовно, впливає на всі рівні функціонування залізничного транспорту, але забезпечення економічної безпеки на рівні лінійних підприємств не може мати політичної складової. Отже, складовими ЕБ локомотивного депо, як і будь-якого іншого виробничого підрозділу залізничного транспорту, є наступні: 1) фінансова; 2) інтелектуальна та кадрова; 3) техніко-технологічна; 4) правова; 5) інформаційна; 6) екологічна; 7) силова.

Основні загрози економічній безпеці локомотивного депо, які можуть виникнути у процесі реформування залізничної галузі України, наведені в таблиці 1.

Таблиця 1

Основні загрози економічній безпеці локомотивного депо, які можуть виникнути у процесі реформування залізничної галузі України

Функціональні складові ЕБ	Основні загрози ЕБ локомотивного депо в процесі реформування галузі
1	2
1) фінансова	- відсутність коштів на оновлення як парку локомотивів, так і парку ремонтного обладнання; - неефективне фінансове планування і управління активами підприємства як з боку локомотивної служби, так і самого депо; - нестача оборотних засобів та ін.
2) інтелектуальна та кадрова	- неефективне планування та управління персоналом; - загроза втрати висококваліфікованих працівників, особливо менеджерів, через досягнення ними пенсійного віку (через необхідність скорочення штату їх звільнять); - відсутність достатньої мотивації до раціоналізаторської та винахідницької діяльності; - недостатня кваліфікація працівників; - можливий опір персоналу організаційним змінам та ін.

1	2
3) техніко-технологічна	- надкритичний (понад 70%) знос основних виробничих фондів, особливо активної частини, що за відсутності інтенсивного оновлення призведе до неможливості депо здійснювати експлуатацію та ремонт локомотивів (більшість поїзних локомотивів вже вичерпала свій ресурс); - загроза втрати контролю та зниження ефективності діяльності локомотивного комплексу в результаті розділення депо на експлуатаційні й ремонтні, і можливої передачі останніх на аутсорсинг приватним компаніям, за досвідом ВАТ «РЖД» ; - загроза зниження якості ремонтів локомотивів та, відповідно, безпеки руху, через ситуацію, описану вище; - застосування застарілих технологій ремонту локомотивів та застарілого парку обладнання (наявні ще верстати 40-х років 20 ст.), що у випадку, описаному вище, буде вимагати від приватних компаній, які здійснюватимуть сервісне обслуговування локомотивів, значних інвестицій в оновлення парку обладнання та ін.
4) правова	- значне ускладнення договірної роботи у випадку розділення депо на ремонтні та експлуатаційні; - низький рівень правового забезпечення діяльності депо; - неефективне відстоювання інтересів депо в конфліктних ситуаціях; - слабе правове пророблення відносин з персоналом та контрагентами та ін.
5) інформаційна	- некваліфіковане оброблення інформації співробітниками депо; - виток конфіденційної інформації; - шкода репутації підприємства шляхом розповсюдження негативної інформації; - ускладнення документообігу депо внаслідок розділення депо на ремонтні та експлуатаційні та ін.
6) екологічна	- застарілі технології; - брак очисних споруд або їх неналежний стан; - більш жорстке екологічне законодавство та ін.
7) силова	- розкрадання майна депо; - виробничий травматизм; - криміналізація економіки, корупція; форс-мажорні обставини (зокрема стихійні лиха) та ін.

На нашу думку, найбільшими загрозами економічній безпеці локомотивних депо в процесі реформування галузі є, по-перше, недостатньо обгрунтоване наслідування досвіду ВАТ «РЖД» по розділенню депо на експлуатаційні й ремонтні (вказаний поділ призначений підвищити прозорість витрат за видами ремонту, а також поліпшити виконання вимог і нормативів при експлуатації [17]), та можлива передача (продаж) останніх на аутсорсинг приватним ремонтним фірмам; по-друге, втрата висококваліфікованих кадрів, у першу чергу менеджерів.

Незважаючи на наявність публікацій, в яких описуються тільки позитивні результати розділення депо на експлуатаційні й ремонтні, є й такі, що висвітлюють його негативні наслідки. Так, у випуску № 118 газети «Гудок» від 13.07.2015 [18] наведена наступна інформація. З 1 липня 2014 року усі ремонтні депо передали з ВАТ "РЖД" в сервісні компанії. Це стало втіленням моделі

повного сервісного обслуговування локомотивного парку РЖД. Мета - скоротити витрати на ремонт, поліпшити його якість, налагодити зворотний зв'язок з підприємствами - виробниками локомотивів, залучити їх до сервісного обслуговування. Масштаби цього переходу важко оцінити - 92 депо і більше 40 тис. робітників перейшли до компанії "ТМХ-сервіс", 26 депо і більше 12 тис. робітників - до "СТМ-сервіс". За соціальними наслідками це була серйозніша реформа, ніж виконане раніше розділення локомотивного господарства на Дирекцію тяги і Дирекцію по ремонту тягового рухомого складу.

Щоб зрозуміти, як тепер складаються взаємовідношення експлуатаційників і сервісу, автор статті [18] відправився в депо Москва-Сортувальна. Яке ж було його здивування, коли на місці, яке з давніх пір займала одна вивіска, тепер їх висіло чотири! І це ще не усе. В експлуатаційному депо Москва-Сортувальна, як і

раніше займаються звичною справою - видачею локомотивів на лінію. Збереглося ремонтне локомотивне депо, воно обслуговує прилади безпеки і радіозв'язку. Сервісне локомотивне депо компанії "ТМХ" - основний виробник робіт по ремонту і обслуговуванню локомотивів.

Особливістю Москва-Сортувальної стало розміщення в ньому сервісного центру по обслуговуванню електровозів ЕП20 Новочеркаського заводу. Депо було першим, таким, що освоїло експлуатацію електровозів цієї серії, і центр - цей окремий підрозділ, обслуговуючий тільки ЕП20. Виходить чотири підприємство-партнери під одним дахом. Але і це ще не все. Виявляється, у цьому процесі незримо є присутнім ще й "СТМ-сервіс". Вантажні електровози, що приходять з оборотом, наприклад, з Орехово-Зуєво, приписані до сервісного депо цієї компанії. Тому всі операції, до ТО- 2 включно, виконані з ними в Москві, розраховуються в порядку взаємозаліків між сервісами "Трансмашхолдинга" і "Сінари". Ось і виходить, що локомотив обслуговується «під наглядом у п'яти няньок» [18].

У локомотивному комплексі в результаті вийшла дуже громіздка схема контролю, узгодження, звіряння та звітності по руху тягового рухомого складу і запчастин, передачі з лінії в ремонт і назад. До речі, ряд позицій запчастин опинилися в хронічному дефіциті. А якість ремонту краще не стала.

Який же результат аутсорсинга? Мало не на кожній оперативній нараді у ВАТ "РЖД" говорять про те, що дня не проходить без відмови локомотиву на одній з залізниць. Нещодавно чергова подія з ЕП20 фактично заблокувала пасажирський хід. А ось і загальні цифри: зростання кількості відмов 1-2-ої категорії за перше півріччя по ремонтному комплексу склало 1787 випадків, або 17%, в порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Та ще 91 відмову додали в загальну статистику виробники запчастин. На усю мережу прогрімів січневий крах електровоза 2ЕС6 на Західно-Сибірської залізниці. Перед цим його 6 разів ставили на ремонт в сервісному депо "СТМ-сервіс", але явної поломки не побачили. "Тих показників якості, на які ми розраховували, добитися не вдається", - прозвучало на розборі краху в РЖД [18].

Необхідно відзначити ще одне можливе джерело загроз економічній безпеці депо. Система залізничного транспорту через реформування, відділення розмежування функцій державного та господарського управління галуззю, створення компаній та посередників стає більш складною. На

зміну жорстким зв'язкам адміністративно-командного типу приходять набагато складніші зв'язки ринкового типу, засновані на максимізації вигоди конкретних суб'єктів (операторів, компаній тощо), а не на максимізації ефекту від діяльності системи в цілому.

Так, при реформуванні зокрема локомотивних депо зростає складність системи, якою треба управляти для забезпечення перевізного процесу справними локомотивами. А перший фундаментальний закон кібернетики, визначений У. Ешбі, полягає в тому, що різноманітність складної системи вимагає управління, яке само володіє деякою різноманітністю. З цього закону безпосередньо виходить, що бажано мати різноманітність можливих дій керівника не нижче за різноманітність вірогідних дій керованої ним системи. Лише в цьому випадку можливий надійний контроль результатів виникаючих ситуацій. Процес управління, у підсумку, зводиться до зменшення різноманітності станів керованої системи, до зменшення її невизначеності. Відповідно до цього закону, із збільшенням складності керованої системи складність керованого блоку також повинна підвищуватися [19].

Те ж саме можна сказати і про локомотивні депо – чим складніше взаємозв'язок між ремонтною і експлуатаційною базами – тим складнішим повинен бути управлінський вплив для забезпечення їх ефективного функціонування. А якщо в процесі реформування залізничний транспорт втратить найкращих кваліфікованих менеджерів (як й інших працівників) тільки тому, що вони досягли пенсійного віку, і їх час звільнювати, - забезпечення необхідної різноманітності управлінських впливів, що у кінцевому підсумку обумовлює його ефективність, буде вельми проблематичним.

Необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників, здійснюючи відбір виключно за критеріями професійної компетентності, корисності їх праці для підприємства (а не за іншими критеріями). Треба також пам'ятати, що не можна відноситися до залізничної галузі як до звичайного бізнесу, це – стратегічно важлива галузь [20].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, нами виділені основні можливі загрози економічній безпеці локомотивного депо за 7-ма складовими ЕБ. На нашу думку, найбільш важливими є загроза втрати контролю та зниження ефективності діяльності локомотивного комплексу в результаті можливого розділення депо на експлуатаційні й

ремонтні, та передачі останніх на аутсорсинг приватним компаніям, за досвідом ВАТ «РЖД». Такий сценарій призведе до значного зростання складності системи, що забезпечує перевезення справними локомотивами, та вимагатиме, згідно з законом необхідної різноманітності У. Ешбі, вироблення більш складних та різноманітних управлінських впливів. Тому не можна допустити втрати висококваліфікованих менеджерів, необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників, чому і повинні бути присвячені подальші дослідження.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 В Україні створено ПАТ "Українська залізниця" – Пивоварський. Економічна правда. 21 жовтня 2015 [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2015/10/21/564138/>
- 2 Під час реформи "Укрзалізниці" регіональні залізниці втратять автономію 20 жовтня 2015 р. [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://tsn.ua/groshi/pid-chas-reformi-ukrзалізnicі-regionalni-zalізnicі-vtratyat-autonomiyu-516826.html>
- 3 Укрзалізниця: графік основних змін на перші 100 днів роботи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.slideshare.net/UAR reforms/20150714presentation-uz-01>.
- 4 Economic Security: Neglected Dimension of National Security? Edited by Sheila R. Ronis. Published for the Center for Strategic Conferencing Institute for National Strategic Studies by National Defense University Press Washington, D.C. 2011. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://informationcollective.org/p-content/uploads/2013/07/economic-security.pdf>
- 5 Ковальов Д.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / [Текст] / Д.І. Ковальов, І.Л. Плетникова // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.
- 6 Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Ейтутіс // Економіст. – 2009. - №1. – С. 56-59.
- 7 Плетникова І.Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук / І.Л. Плетникова / Харківська держ. академія залізничного транспорту / І.Л. Плетникова. – Х., 2001. – 15 с.
- 8 Тимофєєва Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук / Т.О. Тимофєєва; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.
- 9 Міщенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 34. – С. 206 – 209.
- 10 Назаренко І.Л. Методика оцінки рівня економічної безпеки дистанції колії [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 64-69.
- 11 Дикань В.Л. Комплексна методика визначення рівня економічної безпеки, оцінки ризиків та ймовірності банкрутства підприємства [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, І.Л. Назаренко. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 142 с.
- 12 Костюк Ж. С. Шляхи попередження та нейтралізації ризиків та загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту [Текст] / Ж. С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 88-92.
- 13 Каламбет С.В. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі [Текст] / С.В. Каламбет, В.А. Воропай // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції - 2013 - №2. – С. 106 – 113.
- 14 Плетникова І.Л. Обеспечение экономической безопасности обособленных структурных подразделений железнодорожного транспорта (на примере локомотивного депо) [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник ХНУ ім. В. Н. Каразіна. Екон. серія. – Вип. 565. – 2002. - С. 28-32.
- 15 Плетникова І.Л. Планирование обеспечения экономической безопасности локомотивного депо на основании её количественной оценки [Текст] / І.Л. Плетникова // Вісник технологічного університету Поділля. Сер. Економічні науки. – 2002, ч. 2, т. 2. - С. 116-122.
- 16 Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) [Текст]: учебно - практ. пособие. / В.И. Видяпин, В.И. Дуженков, Д.И. Ефимов и др./Под. ред. Е.А. Олейникова - М.: ЗАО "Бизнес-школа Интел - СИНТЕЗ", 1997. - 279 с.
- 17 Нова тяга: ремонт і експлуатація — окремо [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://ru.magistral-uz.com.ua/reformuvannja/nova-tjaga-remont-i-ekspluatacija--okremo.html>

18 Гудков И. Под присмотром пяти няnek. Ремонт локомотивов передали на аутсорсинг, но проблемы с качеством работ остаются [Электронный ресурс]. / И. Гудков. – Режим доступа: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1284070&archive=2015.07.13>.

19 Хомяков В.Н. Кибернетика, закон необходимого разнообразия и разработка прогнозов экономических показателей

[Электронный ресурс]. / В.Н.Хомяков. - Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/kibernetika-zakon-neobhodimogo-raznoobraziya-i-razrabotka-prognozov-ekonomicheskikh-pokazateley>

20 Назаренко І. Л. Акціонування Укрзалізниці: доцільність врахування помилок ВАТ «РЖД» [Текст] /І. Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 39 . - 2012. – С. 149 – 153.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Зубенко В.О.*

УДК 338.31.4:656.225

АНАЛІЗ ДОХОДІВ ВІД ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ УПРАВЛІННЯ

*Пінчук О. П., к.е.н., доцент,
П'ятигорець Г.С., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

У статті розглядається сутність доходів від вантажних перевезень залізничного підприємства. Розробляється методика та здійснюється аналіз доходів залізничного підприємства на прикладі дирекції залізничних перевезень з метою управління доходами. Досліджено фактори, які впливають на доходність залізничного підприємства. Запропоновані резерви підвищення ефективності діяльності підприємства в умовах скорочення обсягів вантажних перевезень та погіршення фінансового стану підприємств галузі в цілому.

Ключові слова: залізничний транспорт, вантажні перевезення, дохід, аналіз, управління доходом, підвищення ефективності.

АНАЛИЗ ДОХОДОВ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С ЦЕЛЮ УПРАВЛЕНИЯ

*Пинчук О. П., к.э.н., доцент,
Пятигорец А.С., к.э.н., доцент (ДНУЖТ)*

В статье рассматривается сущность доходов от грузовых перевозок железнодорожного предприятия. Разрабатывается методика и осуществляется анализ доходов железнодорожного предприятия на примере дирекции железнодорожных перевозок с целью управления доходами. Исследованы факторы, которые влияют на доходность железнодорожного предприятия. Предложены резервы повышения эффективности деятельности предприятия в условиях сокращения объемов грузовых перевозок и ухудшения финансового состояния предприятий отрасли в целом.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, доход, анализ, управление доходом, повышение эффективности.