

грузового вагона или контейнера, вагоно-километры); тяги (кВт выделенной тяги, либо т·км брутто, лок-ч); инженерной по содержанию инфраструктуры (т·км брутто), инженеринговой (проектирование и строительство железнодорожных коммуникаций, инвестиционного и инновационного развития), внетранспортной деятельности. Все компании, являясь юридическими лицами, включаются в состав концерна или холдинга, но несут собственную ответственность за результаты хозяйствования перед государством и ОАО.

Такая форма структурного построения позволяет при получении выручки за выполненную работу по видам деятельности сохранять единую финансовую систему железной дороги, технологии и стандарты, а также целостность концерна или холдинга.

**УДК 338.47:656.2 (447)**

## **СУТНІСТЬ ТА ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ВИРОБНИЧОЇ СТРАТЕГІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

### **ESSENCE AND APPROACHES TO THE FORMATION OF PRODUCTION STRATEGY OF RAILWAY TRANSPORT**

*канд.екон.наук В.О. Овчиннікова, канд.екон.наук А.В. Толстова,  
канд.екон.наук Г.В. Обруч, Г.Є. Островерх  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V.O. Ovchunnikova PhD (Econ.), A.V. Tolstova PhD (Econ.),  
H.V. Obruch PhD (Econ.), G.E. Ostroverkh  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Залізничний транспорт України функціонує в умовах жорсткої конкуренції та нестабільного зовнішнього фінансово-економічного середовища, що постійно вимагає кардинальних рішень та зважених дій керівництва підприємств залізничного транспорту спроможних забезпечити ефективність діяльності галузі. Саме тому на перший план в процесі забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту виходить якість та ефективність стратегічного управління підприємствами залізничного транспорту.

Вирішальне значення для забезпечення розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах сьогодення мають ефективно сформовані виробничі стратегії. Формування виробничої стратегії залізничного транспорту України відбувається під впливом внутрішніх та зовнішніх чинників. Серед внутрішніх чинників найбільший вплив мають чинники, що обумовлені специфікою основної діяльності залізничного транспорту, трансформаційними умовами функціонування залізничного транспорту, тобто процесами реформування в галузі, та існуючим станом виробничого потенціалу.

1. Специфіка основної діяльності. Особливості експлуатаційної роботи залізничного транспорту полягають у наступному: здійснюється спільно різними виробничими підрозділами (станціями, вагонними і локомотивними депо, дистанціями сигналізації та зв'язку тощо) і компаніями перевізником, оператором, експедиторськими, логістичними компаніями і т. п.; виробничий цикл починається на одних залізницях, а продовжується і закінчується на інших підприємствах залізничного транспорту. На відміну від промисловості, на залізницях від одного підприємства на інше переходять не тільки предмети праці (вантажі), але й засоби праці (вагони). Локомотиви, закріплені за певними депо, куди, як правило, і повертаються. Плечі роботи локомотивів часто не збігаються з межами залізниць, що створює певні проблеми з оцінкою витрат, пов'язаних з роботою локомотивів і компенсацією цих та інших витрат. Вагони обертаються по всій мережі залізниць, цією особливістю зумовлена наявність у експлуатаційної роботи залізниць специфічної галузі діяльності – регулювання вагонних парків. Все зазначене вказує на необхідність при формуванні виробничої стратегії врахування забезпеченості власним виробничим потенціалом та ступеня залучення ресурсів.

2. Внутрішньотрансформаційні умови діяльності залізничного транспорту. На сучасному етапі відбувається продовження процесу реформування залізничної галузі шляхом побудови вертикально інтегрованої структури. Бізнес-модель ПАТ «Українська залізниця» побудується на п'яти бізнес-вертикалях: вантажні перевезення та логістика, пасажирські перевезення, інфраструктура, послуги тяги, виробництво та сервіс. Упродовж поточного та наступного років будуть створені всі компанії за сегментами ринку. Окрім того, у вантажному секторі, крім традиційних перевезень, будуть створені окремі компанії термінальних послуг, логістики, інтермодальних перевезень. Щодо тягового рухомого складу – буде створена окрема компанія, оператор тяги. Щодо пасажирського сектору, то у 2018 році планується створити шість регіональних компаній з приміських перевезень та вокзальну компанію.

3. Сучасний стан виробничого потенціалу залізничного транспорту. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях. Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів та локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у перевезеннях вантажів з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни. Майже вичерпано резерви провізних спроможностей через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу. Неприйняття дієвих заходів щодо оновлення пасажирського рухомого складу призведе до неможливості виконання пасажирських перевезень в повному обсязі та, як наслідок, зниження мобільності населення.

Виробнича стратегія залізничного транспорту ґрунтується, перш за все, на ефективному формуванні, використанні та розвитку виробничого потенціалу залізничної галузі. У сучасних умовах господарювання ПАТ «Українська

залізниця» повною мірою не використовують цей інструмент для підвищення ефективності використання виробничого потенціалу і забезпечення сталого економічного розвитку.

Головною метою виробничої стратегії залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку галузі полягає, перш за все, є забезпечення оптимальності використання виробничого потенціалу.

В межах зазначеного виділені основні стратегічні альтернативи виробничої стратегії (модернізація, перепрофільювання і скорочення/ліквідація), вибір яких запропоновано виконувати на основі критеріїв відповідності, ефективності та спеціалізації параметрів виробничого потенціалу. Пошук і впровадження резервів підвищення рівня використання виробничого потенціалу залізничного транспорту запропоновано здійснювати шляхом використання інструментарію ощадливого виробництва.

**УДК 658 : 004.001.57**

## **ОБНАРУЖЕНИЕ “СКАЧКОВ” ПАРАМЕТРОВ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ**

## **DETECTION OF PARAMETERS “JUMPS” IN ECONOMIC PROCESSES**

*докт. техн. наук А. В. Полярус<sup>1</sup>, канд. техн. наук Е.О. Поляков<sup>1</sup>,  
канд. экон. наук И.Л. Назаренко<sup>2</sup>, канд. экон. наук Ю.Т. Боровик<sup>2</sup>,  
канд. экон. наук Н.В. Кондратиук<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>*Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет*

<sup>2</sup>*Украинский государственный университет железнодорожного транспорта (г. Харьков)*

***O.V. Poliarus<sup>1</sup>, D.Sc. (Tech.), Y.O. Poliakov<sup>1</sup>, PhD (Tech.),  
I. L. Nazarenko<sup>2</sup>, PhD (Econ.), Y. T. Borovyk<sup>2</sup>, PhD (Econ.),  
M. V. Kondratiuk<sup>2</sup>, PhD (Econ.)***

<sup>1</sup>*Kharkiv National Automobile and Highway University*

<sup>2</sup>*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Оценка экономических процессов на предприятии, в отрасли и в экономике в целом – актуальная задача, которая становится особенно острой в момент кризиса, в условиях увеличения неопределенности внешней среды, что имеет место в Украине. Для своевременной диагностики и принятия решений необходимо использовать соответствующие методы экономико-математического моделирования, позволяющие создавать адекватные модели изменения параметров изучаемой системы.

Существует множество математических методов, применяемых для моделирования экономических процессов. Вместе с тем во многих случаях целесообразно обратиться к математическому аппарату, традиционно применяемому в диагностике технических систем.

Как отмечают А.В. Шмидт и В.А. Чурюкин [1], по мере углубления и