

УДК 658:589:656.2

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ВАГОННОЇ ДІЛЬНИЦІ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ**

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Гавриленко Ю.Г., слухач магістратури ІППК (УкрДУЗТ)*

*В статті визначено основні загрози економічній безпеці вагонної ділянки, які особливо характерні в умовах фінансово-економічної кризи, їх розподілено за сімома функціональними складовими економічної безпеки підприємства (фінансова, інтелектуальна і кадрова, техніко-технологічна, політико-правова, екологічна, інформаційна та силова); запропоновано шляхи нейтралізації цих загроз.*

*Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, вагонна ділянка, загрози економічній безпеці*

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВАГОННОГО УЧАСТКА В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА**

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,  
Гавриленко Ю.Г., слушатель магистратуры ИППК (УкрГУЖТ)*

*В статье определены основные угрозы экономической безопасности вагонного участка, особенно характерные в условиях финансово-экономического кризиса, по семи составляющими экономической безопасности предприятия (финансовая, интеллектуальная и кадровая, технико-технологическая, политико-правовая, экологическая, информационная и силовая); предложены пути нейтрализации этих угроз.*

*Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, вагонный участок, угрозы экономической безопасности*

## **PROVIDING OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY CARRIAGE STATION IN THE CONDITIONS OF FINANCIAL-ECONOMIC CRISIS**

*Nazarenko I.L., PhD (economics), senior lecturer,  
Gavrilenko Y.G, master's student of Institute of retraining and advanced training  
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

*The basic threats of economic security of a railway carriage station which are typically appear in the conditions of financial-economic crisis are determined in the article. Railway carriage stations as a components of railways provide preparation of passenger carriages and trains to the transportation and their correct and safe operation; they provide technical examination, organization of maintenance and timely and quality repairing of passenger*

carriages. Their functions also include providing railway passenger trains by skilled serving employees and supplying them with food, water, magazines etc.

Having been determined, basic threats of economic security of a railway carriage station were divided into 7 groups according to 7 constituent parts of providing economic security of an enterprise: 1) financial; 2) intellectual and personnel; 3) technico-technological; 4) law; 5) informational; 6) power; 7) ecological.

The main ways of declining of determined threats are offered in the article.

**Key words:** economic security, railway transport, railway carriage station, threats of economic security

**Постановка проблеми.** Економічна безпека транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою економічної безпеки України, особливо в умовах фінансово-економічної кризи, яка останніми роками поглибилася. Так, зниження обсягів виробництва промислової продукції, окупація Криму, ведення військових дій на Сході України та інші негативні фактори призвели до скорочення обсягів вантажних та пасажирських перевезень. У 2016 р. порівняно з 2013 р. вантажообіг залізничного транспорту зменшився на 16,42% і склав 187215,6 млн. т-км, а пасажирообіг скоротився на 24,73% і склав 36954 млн. пас-км.

Забезпечення економічної безпеки країни можливе лише за умови стійкого функціонування транспортної галузі, оскільки її потенціал є визначальним стабілізуючим чинником антикризового розвитку, гарантом економічного зростання і підтримки економічної незалежності і безпеки країни.

ПАТ «Українська залізниця» - одна з найбільших компаній, яка забезпечує 3% ВВП економіки України і є ключовим стратегічним активом держави, є одним з найбільших платників податку та містоутворюючим підприємством в багатьох регіонах; має ключове значення для підтримки експортного потенціалу держави; має стратегічне значення для розвитку транзитного потенціалу держави – 4 з 10-ти Міжнародних транспортних коридорів проходять через Україну.

ПАТ «Укрзалізниця» має визначну

значимість для суспільної стабільності: це ключовий актив для забезпечення мобільності населення і єдності держави - 43% пасажирообігу, в тому числі пільгових категорій громадян; це найбільший працедавець в Україні – 272 тис. робітників (і понад 400 тис. членів їх сімей), або 1,5% від усіх зайнятих [1].

Одним з найважливіших на залізничному транспорті є вагонне господарство, злагоджена робота якого формує такі якісні параметри транспортної послуги як ритмічність, надійність, безпечність, своєчасність тощо.

Тому актуальним є виявлення загроз економічній безпеці підприємств вагонного господарства залізничного транспорту (як вагонних депо, так і вагонних дільниць) та пошук шляхів їх подолання в сучасних умовах фінансово-економічної кризи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам економічної безпеки залізничного транспорту присвячена значна кількість наукових праць, зокрема Г. Ейтутіса, Р.А. Кожевнікова, З.П. Межох, Н.П. Терьошиної, Д.І. Ковальова, І.Л. Плетникової (Назаренко), Т.Г. Сухорукової, В.Л. Диканя, Т.О. Тимофеевої, О.І. Платонова, А.В. Толстої, Ж.С. Костюк, О.В. Шраменко та інших учених [2 – 11].

Загрози економічній безпеці залізничного транспорту виділені в деяких працях. Зокрема, С.П. Міщенко виділив загрози економічній безпеці залізничного транспорту в умовах реформування галузі [12]; у статті М.М. Чеховської [13] серед

загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру виокремлюються загрози несанкціонованого втручання в роботу залізниць, що набуває особливої актуальності під час проведення антитерористичної операції на сході країни; виробничі загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту визначені в роботі П.В. Лапіна [14]; в статті [5] виявлено основні загрози економічній безпеці локомотивного депо в процесі реформування галузі.

Проблемам реформування вагонного господарства присвячені зокрема колективна монографія О.Г. Дейнеки, В.М. Астахова та Т.В. Нескуби [15]; стан і проблеми реформування вагонного господарства Укрзалізниці досліджені в однойменній статті А. Стукало [16].

**Виділення недосліджених аспектів проблеми.** Але незважаючи на наявність багатьох досліджень в цій галузі, дотепер науковцями не приділялося достатньо уваги проблемі забезпечення економічної безпеки (ЕБ) вагонних дільниць залізничного транспорту.

**Метою статті** є визначення основних загроз економічній безпеці вагонної дільниці за функціональними складовими економічної безпеки та розроблення заходів щодо їх нейтралізації.

**Основний матеріал статті.** Департамент вагонного господарства є структурним підрозділом ПАТ «Українська залізниця», який у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, постановами Верховної Ради України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України та Укрзалізниці тощо.

Департамент вагонного господарства в межах, передбачених законодавством, здійснює координацію діяльності наступних філій ПАТ «Укрзалізниця»: філії «Дарницький

вагоноремонтний завод», філії «Стрийський вагоноремонтний завод», філії «Рефрижераторна вагонна компанія», філії «Паньотинський вагоноремонтний завод». Також департамент здійснює оперативне керівництво службами вагонного господарства регіональних філій.

Крім того, департамент контролює розробку та впровадження проектів і документів, що визначають порядок функціонування підприємств вагонного господарства, механізації та автоматизації технологічних і виробничих процесів. Розробляються заходи з техніки безпеки, охорони праці, пожежної безпеки та безпеки руху поїздів, соціального захисту працівників вагонного господарства.

До основних завдань Департаменту належать також забезпечення утримання в справному стані парку вантажних вагонів, контроль якості ремонту вагонів і збереження рухомого складу, взаємодія з науково-дослідними та дослідно-конструкторськими організаціями щодо формування планів науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт з питань вагонобудування, ремонту та технічного обслуговування вагонів, технологічних процесів, автоматизації та механізації виробничих процесів, розгляд та погодження проектів нових типів вагонів, ознайомлення з результатами випробувань, підготовка пропозицій з покращення конструкцій вагонів і їх деталей, а також заходів з техніки безпеки та охорони праці.

Найбільшою загрозою економічній безпеці вагонного господарства, на нашу думку, є насамперед знос парку вагонів. Так, у основних аспектах стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки зазначається, що в цілому по ПАТ «УЗ» зношеність парку вантажних вагонів складає понад 90%, пасажирських вагонів – 87%, електро- і дизельпоїздів – близько 90% [1].

Як відмітив начальник Департаменту вагонного господарства ще у 2015 році,

зношеність рухомого складу українських залізниць досягла критичної позначки — 90%, і це загрожує зменшенням обсягів вантажних перевезень на третину в найближчі кілька років [17].

Вагонна дільниця є виробничим структурним підрозділом певної з шести регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» (наприклад, філії «Південно-Західна залізниця») та оперативно підпорядковується структурному підрозділу - службі пасажирських перевезень певної регіональної філії.

Основними завданнями вагонних дільниць є наступні: підготовка пасажирських поїздів і окремих вагонів до рейсу та правильна їх експлуатація; забезпечення кваліфікованими працівниками, що обслуговують пасажирські поїзди; проведення технічного огляду, організація своєчасного та якісного ремонту пасажирських вагонів; своєчасне, якісне та безпечне здійснення перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом; своєчасне забезпечення з дотриманням вимог технологічного процесу роботи станції технічного обслуговування поїздів, складів, вагонів; забезпечення вагонів поїздів водою, паливом, постільною білизною та чайною продукцією; діяльність із виробничого екологічного контролю, моніторингу навколишнього природного середовища; забезпечення безпеки руху поїздів та автотранспорту; своєчасне проведення технічного обслуговування складів поїздів, безпересадочних причіпних груп та окремих вагонів з дотриманням вимог технологічних процесів; забезпечення своєчасного планового виду ремонтів вагонів та їх технічного обслуговування; надання послуг з організації перевезень пасажирів, багажу залізничним транспортом та додаткових послуг; технічне обслуговування та екіпування пасажирських вагонів; ефективне використання рухомого складу, технічних

приладів та обладнання, максимальне використання виробничих потужностей; культурне обслуговування та надання послуг пасажирам у поїздах внутрішнього і міжнародного сполучення та ін.

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 [4, 7].

Виходячи з цього визначення, економічна безпека вагонної дільниці – це стан захищеності її діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз; стан, при якому забезпечується стабільне функціонування і прогресивний розвиток вагонної дільниці, досягається шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється.

Прийнято виділяти наступні функціональні складові ЕБП: фінансову, інтелектуальну і кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну і силову [19]. Інші учені (наприклад, Ж. Костюк [11]) виділяють інші складові ЕБ, у тому числі підприємств залізничного транспорту, але вони є недостатньо коректними.

Вважаємо доцільним скористатися визначенням у [18] та використаним у [5] набором функціональних складових. Як вже визначалося нами у [5], для підприємства залізничного транспорту, яке не є юридичною особою, «політико-правова» складова зводиться лише до «правової», тобто, виконання договорів з постачальниками, клієнтами тощо.

Отже, складовими ЕБ вагонної дільниці, як і будь-якого іншого

## Проблеми транспортного комплексу України

підприємства залізничного транспорту, є наступні: фінансова; інтелектуальна та кадрова; техніко-технологічна; правова; інформаційна; екологічна; силова.

Основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці в сучасних умовах фінансово-економічної кризи наведені в таблиці 1.

*Таблиця 1*

*Основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці в умовах фінансово-економічної кризи*

Функціональні складові ЕБ	Основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці	Основні шляхи забезпечення
1	2	3
Фінансова	<ul style="list-style-type: none"> <li>- відсутність коштів на оновлення як парку вагонів, так і парку ремонтного обладнання (для поточного ремонту вагонів та екіпірування);</li> <li>- неефективне фінансове планування і управління активами як з боку вагонної служби, так і самої дільниці;</li> <li>- нестача оборотних засобів;</li> <li>- наднормативні запаси товарно-матеріальних цінностей;</li> <li>- перевитрати до плану (ліміту) по фонду оплати праці, матеріалам та іншим витратам;</li> <li>- недостатній рівень рентабельності послуг у пасажирських поїздах (реалізація постільної білизни, харчової та друкованої продукції тощо) та ін.</li> </ul>	<p>Активізація раціоналізаторської та винахідницької роботи (для модернізації вагонів та парку обладнання, на якому виконується технічне обслуговування вагонів). Суворо дотримуватися фінансової дисципліни з метою недопущення перевитрат до плану (ліміту) по фонду оплати праці, матеріалам та іншим витратам. Вести постійну роботу з реалізації застарілих і непотрібних основних фондів. Проводити маркетингові дослідження щодо попиту та побажань пасажирів, з метою розширення наданих послуг у поїздах та підвищення рентабельності послуг.</p>
Інтелектуальна та кадрова	<ul style="list-style-type: none"> <li>- неефективне планування та управління персоналом;</li> <li>- загроза втрати висококваліфікованих працівників, особливо менеджерів, через досягнення ними пенсійного віку та наступного звільнення;</li> <li>- відсутність достатньої мотивації до раціоналізаторської та винахідницької діяльності;</li> <li>- недостатня кваліфікація працівників;</li> <li>- можливий опір персоналу організаційним змінам;</li> <li>- наявність понаднормових робіт та ін.</li> </ul>	<p>Звільнення працівників або прийняття інших кадрових рішень – лише за критеріями цінності працівника для підприємства. Боротьба з фаворитизмом. Впровадження системи мотивації (матеріальної та нематеріальної) до раціоналізаторської діяльності. Суворо контролювати відпрацьовані години, не допускаючи перепрацювання одних робітників за рахунок недопрацювання інших.</p>

## Проблеми транспортного комплексу України

*Продовження табл.1*

1	2	3
Правова	<ul style="list-style-type: none"> <li>- низький рівень правового забезпечення діяльності дільниці;</li> <li>- неефективне відстоювання інтересів дільниці в конфліктних ситуаціях;</li> <li>- слабе правове пророблення відносин з персоналом та контрагентами та ін.</li> </ul>	Підвищення кваліфікації юристів дільниці, запровадження вивчення правових питань, пов'язаних з роботою дільниці серед керівників вищої та середньої ланки.
Техніко-технологічна	<ul style="list-style-type: none"> <li>- надкритичний (понад 90%) знос основних виробничих фондів, особливо активної частини, що за відсутності інтенсивного оновлення призведе до неможливості дільниці здійснювати технічне обслуговування, експлуатацію та ремонт вагонів;</li> <li>- застосування застарілих технологій ТО та ремонту вагонів та застарілого парка обладнання;</li> <li>- перевитрати паливно-енергетичних ресурсів та ін.</li> </ul>	Пошук та залучення інвесторів як на рівні ПАТ «УЗ», так і на рівні дільниці для оновлення основних виробничих фондів. Контролювати недопущення перевитрат паливно-енергетичних ресурсів та раціонального їх споживання. Забезпечити справність засобів вимірювальної техніки.
Інформаційна	<ul style="list-style-type: none"> <li>- некваліфіковане оброблення інформації співробітниками дільниці;</li> <li>- виток конфіденційної інформації;</li> <li>- шкода репутації підприємства шляхом розповсюдження негативної інформації та ін.</li> </ul>	Підвищення кваліфікації працівників дільниці, які виконують оброблення інформації. Моніторинг відгуків про діяльність підприємства в Інтернеті та вживання своєчасних заходів з недопущення витоку неправдивої інформації.
Екологічна	<ul style="list-style-type: none"> <li>- неефективна діяльність із виробничого екологічного контролю, моніторингу навколишнього природного середовища;</li> <li>- застарілі технології;</li> <li>- брак очисних споруд або їх неналежний стан та ін.</li> </ul>	Впровадження нових екологічних технологій очищення (наприклад, на дільниці мийки вагонів, та ін.). Співпраця з науковцями ВНЗ та НДІ заради розробки нових технологій роботи та втілення ідей з очищення довкілля.
Силова	<ul style="list-style-type: none"> <li>- розкрадання майна дільниці;</li> <li>- виробничий травматизм;</li> <li>- корупція як серед провідників, так і серед керівників дільниці;</li> <li>- форс-мажорні обставини (зокрема стихійні лиха) та ін.</li> </ul>	Підвищення відповідальності керівництва дільниці та керівників середньої ланки щодо зберігання майна. Підвищення якості інструктажу з техніки безпеки та охорони праці. Попередження та недопущення корупційних дій в дільниці, проведення роз'яснювальної роботи з персоналом. Організувати чергування не тільки керівників, а й інших працівників у вихідні і святкові дні на території підприємства.

Для забезпечення економічної безпеки вагонної дільниці потрібна передовсім адекватна методика її оцінювання.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Отже, нами виділені основні загрози економічній безпеці вагонної дільниці за 7-ма складовими економічної безпеки та розроблені деякі шляхи їх нейтралізації. На нашу думку, найбільш важливою загрозою залишається надкритичний знос вагонного парку, незважаючи на переоцінку основних фондів, зроблену в процесі організації ПАТ «Українська залізниця», згідно з якою тепер знос магічним способом зменшився (наприклад, у деяких вагонних дільницях з 95% до 18%) при повній відсутності їх оновлення.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця». 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

[http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy\\_Presentation\\_fin1.pdf](http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_fin1.pdf).

2 Ейтутіс Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Ейтутіс // Економіст. – 2009. - №1. – С. 56-59.

3 Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта [Текст]: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина и др. – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.

4 Ковальов Д.І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства / [Текст] / Д.І. Ковальов, І.Л. Плетникова // Економіка України. – 2001. - №4. - С. 35 – 40.

5 Назаренко І. Л. Забезпечення економічної безпеки локомотивного депо в умовах реформування галузі [Текст] / І.

Л. Назаренко, Т. Г. Сухорукова, Н. Кірія // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Вип. 52. - 2015. - С. 114-120.

6 Тимофеева Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.екон. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом" / Тимофеева Тетяна Омелянівн ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

7 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.

8 Платонов О.І. Економічна безпека транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук / О.І. Платонов / Державний економіко–технологічний університет транспорту. – К., 2016. – 24 с.

9 Толстова А. В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни [Текст]/ А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип.37.- 2012. — С. 75–78.

10 Шраменко О. В. Забезпечення інфраструктурної безпеки залізничного транспорту / О. В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Вип. 56. -2016. - С. 113-118.

11 Костюк Ж.С. Функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 42. – 2013. – С. 308-311.

12 Міщенко С.П. Загрози економічної безпеки залізничного транспорту в умовах реформування галузі [Електронний ресурс] / С. П. Міщенко //

Матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (ЕКУЗТ 2014) 17 листопада – 14 грудня 2014 рр. – Режим доступу: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/110>

13 Чеховська М.М. Загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту у виробничій сфері / М.М. Чеховська // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. - Серія: Економічні науки. - Випуск 9-1. - Частина 3. - С. 119-122.

14 Лапін П. В. Виробничі загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту / П. В. Лапін // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Вип.55. - 2016. - С. 41-50.

15 Дейнека О. Г. Реструктуризація вагонного господарства залізничного транспорту в умовах реформування

[Текст]: колективна монографія/ О. Г. Дейнека, В. М. Астахов., Т. В. Нескуба – Харків : Видавець Іванченко І. С., 2013. – 147 с.

16 Стукало А. Стан і проблеми реформування вагонного господарства Укрзалізниці / А. Стукало // Економіст. - 2012. - № 10. - С. 61-63.

17 Ткачик О. Б. Оновлення застарілого вагонного парку — першочергове завдання Департаменту вагонного господарства Укрзалізниці / О. Б. Ткачик // Вагонний парк. - 2015. - № 9-10. - С. 10-13

18 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.

## УДК 658.7

### УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЗАСОБІВ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Паламарчук І.В., к.е.н., доцент,  
Артюх Н.А., студентка (УкрДУЗТ)*

*У статті досліджено найбільш суттєві аспекти управління ланцюгами поставок. Розглянуто зміст поняття логістичної інфраструктури ланцюгів поставок та її складових. Розроблено роль партнерства в ланцюгу поставок, розроблено модель розвитку ланцюга поставок як економічної системи. Ідентифіковано ефекти від розвитку логістичної інфраструктури на мікро- мезо- і макрорівнях національної економіки.*

*Ключові слова: логістична інфраструктура, інвестування, ефекти, ланцюг постачання; управління ланцюгами постачання; засоби.*