

УДК 658:589:656.2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЛОКОМОТИВНИХ ДЕПО ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

*Назаренко І.Л., к. е. н., доцент,
Задорожній Д., магістр,
Цихончук Д., магістр (УкрДУЗТ)*

Економічна безпека (ЕБ) будь-якої галузі – важлива складова національної безпеки України. Особливо це стосується економічної безпеки залізничного транспорту, який виконує 61,6 % вантажообороту та 36,4 % пасажирообороту (дані 2015 року).

21.10.2015 р. було створене ПАТ «Українська залізниця», зміни у структурі та інших аспектах діяльності триватимуть ще близько двох років.

Реформування проводиться з метою розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях. Це ускладнюється фінансово-економічною та політичною кризою в Україні, військовими діями на Сході, що викликають зменшення обсягів виробництва в основних вантажоутворюючих галузях, а також зменшення пасажиропотоків; все це негативно впливає на стан залізничного транспорту та його ЕБ.

Економічна безпека транспорту визначається його спроможністю якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення, конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати транзитний потенціал.

Забезпечення ЕБ залізничного транспорту включає забезпечення її на рівні підприємств – зокрема локомотивних депо. Економічна безпека локомотивного депо – це стан захищеності його діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, при якому досягається організаційно-технологічна єдність, висока якість та результативність транспортних послуг, шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов

середовища, що змінюється.

Метою даної публікації є пошук шляхів забезпечення ЕБ локомотивних депо ПАТ «Українська залізниця» в умовах подальшого реформування галузі.

Як вказано на сайті ПАТ «Українська залізниця», у локомотивному господарстві передбачається розділення виробничої діяльності на експлуатаційну та ремонтну складові з формуванням в експлуатаційній сфері вертикально-інтегрованої структури управління як єдиного центру відповідальності та бюджетування з наділенням її потужностями, необхідними для виконання технічного обслуговування локомотивів легких видів ремонту. Вказаний поділ призначений підвищити прозорість витрат за видами ремонту, а також поліпшити виконання вимог і нормативів при експлуатації.

Але досвід такого розділення у ВАТ «РЖД» свідчить про наявність негативних наслідків. Так, 1 липня 2014 року всі ремонтні депо були передані 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. У локомотивному комплексі в результаті вийшла дуже громізка схема контролю, узгодження, звірювання та звітності по руху тягового рухомого складу і запчастин, передачі з лінії в ремонт і назад. А якість ремонту краще не стала, кількість відмов навіть зросла на 17%.

На нашу думку, однією з найбільших загроз економічній безпеці локомотивних депо в процесі реформування галузі є недостатньо обгрунтоване наслідування досвіду ВАТ «РЖД» по розділенню депо на експлуатаційні й ремонтні та можлива передача (продаж) останніх на аутсорсинг приватним ремонтним фірмам. 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, що буде вельми проблематичним при втраті висококваліфікованих кадрів, у першу чергу менеджерів, у зв'язку зі скороченням штатів та примусовим виходом на пенсію

зокрема найбільш кваліфікованих працівників та менеджерів, тільки тому, що вони досягли пенсійного віку. Тому не можна допустити втрати висококваліфікованих менеджерів, необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників.

Враховуючи вищевикладене, наголошуємо на тому, що розділення локомотивних депо на ремонтні та експлуатаційні не буде ефективним, і створить набагато більше проблем, ніж вирішить. Крім того, необхідне впровадження чесної та прозорої оцінки працівників для прийняття кадрових рішень, боротьба з «кумівством», фаворитизмом.

Також пропонуємо для забезпечення ЕБ створити відповідні організаційні структури економічної безпеки. На рівні ПАТ «Українська залізниця» це буде Головне управління економічної безпеки, а на рівні підприємств залізничного транспорту, зокрема локомотивних депо, - служби економічної безпеки.

УДК 330.341.1:656.2

АКТИВІЗАЦІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Івануна Я.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Інноваційний розвиток транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою сталого розвитку України, запорукою підвищення її конкурентоспроможності. Дослідженню можливого впливу акціонування залізничного транспорту на його інноваційну діяльність зокрема присвячені публікації. Метою даної публікації є розроблення пропозицій щодо активізації інноваційної діяльності залізничного транспорту.

У 2012 році ми передбачали, яке вплине реформування на активізацію інноваційної діяльності залізничного транспорту України:

- *по-перше*, акціонування залізничного транспорту сприятиме підвищенню його інвестиційної привабливості і відповідно,

залученню інвесторів для інноваційного оновлення галузі, передовсім основних фондів;

- *по-друге*, акціонування і реформа дозволять зробити структуру Укрзалізниці більш прозорою, підвищити якість корпоративного управління і ефективність ухвалення рішень;

- *по-третє*, в процесі реформування структури управління можливо і доцільно створити спеціальну службу (відділ) з координації інноваційної діяльності, якої в теперішній час немає.

Був зроблений висновок, що реформування Укрзалізниці (за умови, що його будуть здійснювати коректно, виважено, прозоро) повинно сприяти активізації інноваційного розвитку і тим самим підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту та його інтеграції в Європейську транспортну систему.

Нарешті, 21 жовтня 2015 року, тривалий процес корпоратизації залізничної галузі завершився, було створене ПАТ «Українська залізниця».

Згідно зі Статутом, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735, 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.

У новому Статуті ПАТ «Українська залізниця» з величезного переліку предмету діяльності товариства безпосередньо стосуються інноваційної діяльності наступні:

- 25-й пункт «виконання науково-дослідних, дослідно-конструкторських, випробувальних, проектно-вишукувальних робіт»;

- 104-й пункт «науково-технічна, бібліотечно-бібліографічна, довідково-інформаційна діяльність».

Звісно, інноваційна діяльність присутня у неясному вигляді в багатьох інших пунктах, таких як виготовлення та постачання технологічного обладнання для залізничного