

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
MINISTRY FOR EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ZAPORIZHZHYA NATIONAL UNIVERSITY

ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ
FACULTY OF MANAGEMENT

КАФЕДРА ПІДПРИЄМНИЦТВА, МЕНЕДЖМЕНТУ ОРГАНІЗАЦІЙ ТА
ЛОГІСТИКИ
CHAIR OF ENTREPRENEURSHIP, MANAGEMENT OF
ORGANIZATIONS AND LOGISTICS

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
МАГІСТРА

на тему Організація ефективної діяльності АТ Укрзалізниця в умовах
кризи

THESIS FOR THE MASTER'S DEGREE

Organization of effective activities JSC Ukrzaliznytsia in a crisis

Виконала: студентка 2 курсу магістратури, групи 8.0739-мо
спеціальності 073 Менеджмент
освітньої програми Менеджмент організацій і адміністрування
А.В. Шлапак
Керівник старший викладач ПМОіЛ М.О. Лисенко
Рецензент зав. каф. ПМОіЛ, д.е.н., проф. Л.М. Бухарина

Запоріжжя
2020

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет менеджменту

Кафедра підприємництва, менеджменту організацій та логістики

Рівень вищої освіти магістр

Спеціальність 073 Менеджмент, освітня програма Менеджмент організацій і адміністрування

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

д.е.н., проф. Бухаріна Л.М.

«___» _____ 20__ року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Шлапак Анастасії Віталіївні

1. Тема роботи Організація ефективної діяльності АТ Укрзалізниця в умовах кризи

керівник роботи Лисенко Марина Олександрівна, доцент

затверджені наказом ЗНУ від «___» _____ 20__ року №___

2. Строк подання студентом роботи «___» _____ 20__ р.

3. Вихідні дані до роботи нормативно-правові акти щодо діяльності АТ Укрзалізниця, положення сучасної економічної теорії, наукові праці, публікації в актуальних періодичних виданнях та веб ресурсах, монографії вітчизняних та зарубіжних вчених з досліджуваних питань, фінансова звітність АТ «Укрзалізниця», аналітичні дані з діяльності досліджуваного підприємства, власні спостереження.

4. Перелік питань, які потрібно розробити:

Кваліфікаційна робота магістра складається з основної частини і додаткової. Основна частина містить такі структурні елементи: вступ, сутність (3 розділи – теоретичний, аналітико-дослідницький, проектно-рекомендаційний), висновки та рекомендації, список використаних джерел. 1 Розділ – Загальна характеристика транспорту України – складається з 4 підрозділів: 1.1. Класифікація видів транспорту та значення залізничних перевезень; 1.2 Історія та розвиток залізничного транспорту; 1.3. Види залізничних перевезень та організаційна структура; 1.4. Стратегія розвитку транспорту; 2 Розділ – Дослідження і аналіз організації АТ «Укрзалізниця» – складається з 4 підрозділів: 2.1. Характеристика діяльності організації; 2.2.

Фінансово-економічні показники; 2.3. Аналіз ефективної логістичної діяльності АТ «Укрзалізниця»; 2.4. Переваги і недоліки в умовах монополії; 3 Розділ – Шляхи організації ефективної діяльності АТ «Укрзалізниця» – складається з 4 підрозділів: 3.1. Основні напрямки покращення ефективної логістичної діяльності; 3.2. Обґрунтування ефективності плану інвестицій та програма оновлення рухомого складу та модернізації станцій; 3.3 Оптимізація тарифної системи та боротьба з корупцією; 3.4. Визначення ефекту від впровадження альтернативних рішень щодо підвищення організації ефективної діяльності в кризових умовах.

5. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Лисенко М.О. доцент кафедри підприємництва, менеджменту організацій та логістики факультету менеджменту ЗНУ	14.09.2020 р.	14.09.2020 р.
2	Лисенко М.О. доцент кафедри підприємництва, менеджменту організацій та логістики факультету менеджменту ЗНУ	16.10.2020 р.	16.10.2020 р.
3	Лисенко М.О. доцент кафедри підприємництва, менеджменту організацій та логістики факультету менеджменту ЗНУ	16.11.2020 р.	16.11.2020 р.

6. Дата видачі завдання 14.09.2020 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Узгодження теми, складання змісту	вересень	виконано
2	Вивчення літературних джерел	вересень	виконано
3	Збирання матеріалу на підприємстві	вересень	виконано
4	Обробка матеріалу	вересень	виконано
5	Виконання розділу 1	вересень	виконано
6	Виконання розділу 2	жовтень	виконано
7	Виконання розділу 3	листопад	виконано
8	Формулювання висновків	листопад	виконано
9	Оформлення роботи, одержання відгуку та рецензії	листопад	виконано
10	Подання роботи на кафедрі	грудень	виконано

Студентка _____ А.В. Шлапак
(підпис)

Керівник роботи _____ М.О. Лисенко
(підпис)

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер _____
(підпис) (ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота: 110 с., 9 рис., 19 табл., 43 джерела.

Об'єкт дослідження: економічна та логістична діяльність АТ «Укрзалізниця» в умовах кризи.

Мета роботи - вивчення та аналіз підприємства ПАО «Укрзалізниця» та розробка рекомендацій щодо покращення ефективної логістичної діяльності в умовах кризи.

Методи дослідження: емпіричний метод спостереження, формалізація.

Актуальність теми даної кваліфікаційної роботи полягає в тому, що в кризовій ситуації, яка спостерігається зараз в країні, важливою умовою організації ефективної діяльності підприємства є аналіз роботи підприємства та визначення плану дій.

Під час написання роботи було проведено аналіз транспортної галузі загалом та залізничної галузі зокрема, а саме визначення позиції в транспортному комплексі, проаналізовано показники, що описують основну діяльність АТ «Укрзалізниця» та визначено показники його логістичної діяльності. Було визначено, що для підвищення ефективності логістичної діяльності в умовах кризи потрібно ввести план інвестицій, оновити та модернізувати рухомий склад та побороти корупцію.

Отримані в кваліфікаційній роботі спеціаліста результати можуть бути використані керівництвом АТ «Укрзалізниця» в практичній діяльності і сприятимуть удосконаленню діяльності підприємства.

ЛОГІСТИКА, ОРГАНІЗАЦІЯ. РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ, ЕКОНОМІЧНИЙ СТАН, ІНВЕСТУВАННЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ

ABSTRACT

Thesis for the Master's Degree: 110 pages, 9 figures, 19 tables, 43 sources.

Object of research: economic and logistical activity of JSC "Ukrzaliznytsia" in the crisis.

The purpose of the work is to study and analyze the enterprise of PJSC "Ukrzaliznytsia" and develop recommendations for improving efficient logistics in a crisis.

Research methods: empirical method of observation, formalization.

The relevance of the topic of this qualification work is that in the current crisis situation in the country, an important condition for organizing the effective operation of the enterprise is the analysis of the enterprise and the definition of the action plan.

During the writing of the work the analysis of the transport industry in general and the railway industry in particular was carried out, namely the determination of the position in the transport complex, the indicators describing the main activity of JSC "Ukrzaliznytsia" and the indicators of its logistics activity. It was determined that in order to increase the efficiency of logistics activities in the crisis, it is necessary to introduce an investment plan, update and modernize the rolling stock and fight corruption.

The results obtained in the qualification work of the specialist can be used by the management of JSC "Ukrzaliznytsia" in practice and will improve the activities of the enterprise.

LOGISTICS, ORGANIZATION. PROFITABILITY, ECONOMIC
CONDITION, INVESTMENT, EFFICIENCY

СПИСОК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ ТА СИМВОЛІВ

- ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;
- АТ – акціонерне товариство.
- УЗ – Укрзалізниця
- ЄС – Європейський Союз
- НТС – Національна транспортна система
- TEN-T – транс'європейська транспортна мережа
- ПДПБ – партнерство держави і приватного бізнесу
- ЕВТІДА – (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) –
прибуток до відсотків, податків, зносу та амортизації

ЗМІСТ

ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	11
1.1 Класифікація видів транспорту та значення залізничних перевезень. 11	
1.2 Історія та розвиток залізничного транспорту	22
1.3 Види залізничних перевезень та організаційна структура	27
1.4 Стратегія розвитку транспорту.....	33
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ І АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»	42
2.1 Характеристика діяльності організації	42
2.2 Фінансово-економічні показники.....	49
2.3 Аналіз ефективної логістичної діяльності АТ «Укрзалізниця»	56
2.4 Переваги і недоліки в умовах монополії	61
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ».....	68
3.1 Основні напрямки покращення ефективної логістичної діяльності....	68
3.2 Обґрунтування ефективності плану інвестицій та програма оновлення рухомого складу та модернізації станцій	76
3.3 Оптимізація тарифної системи та боротьба з корупцією	83
3.4 Визначення ефекту від впровадження альтернативних рішень щодо підвищення організації ефективної діяльності в кризових умовах	91
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	95
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	100
ДОДАТКИ.....	105

ВСТУП

Актуальність обраної теми дослідження. Залізниці завжди були одним з лідируючих видів транспорту при здійсненні пасажирських та вантажних перевезень в країні, оскільки інші види транспорту не в змозі задовольнити попит на таку велику кількість перевезень.

Залізничний транспорт в Україні має виняткове значення в життєзабезпеченні багатогалузевої економіки та реалізації соціально-значущих послуг з перевезення пасажирів і вантажів. В силу природно-кліматичних і політико-економічних умов нашої країни, її величезних сухопутних просторів він несе основне навантаження з перевезень.

Провідну роль залізничного транспорту в загальній транспортній системі визначає порівняно низька собівартість, масовість, універсальність, регулярність, надійність і швидкість перевезень, повсюдність розташування мережі, можливість доставки вантажів від складу відправника вантажу до складу вантажоодержувача. Залізничний транспорт працює безперервно протягом року і доби, здійснюючи масу перевезення палива, металів, лісу, будівельних матеріалів, добрив, зерна та багатьох інших вантажів всіх галузей економіки, забезпечуючи нормальне функціонування виробництва, життєдіяльність людей в містах і сільській місцевості.

Для ефективного функціонування підприємства обов'язковою умовою є аналіз логістичної діяльності, особливо в період кризи. Аналіз та розробка критеріїв оцінювання ефективності діяльності дає ясне уявлення щодо теперішньої ситуації на підприємстві та перспективи для розвитку в майбутньому. Криза в країні створює важку ситуацію на ринку логістики, тому важливо передбачити в якому напрямку рухатись задля покращення результатів діяльності та уникнення впливу кризової ситуації.

Мета і завдання дослідження. Метою даної дипломної роботи є вивчення та аналіз підприємства ПАО «Укрзалізниця» та розробка

рекомендацій щодо покращення ефективної логістичної діяльності в умовах кризи. Основні завдання, що були поставлені та вирішені:

- охарактеризовано основну транспортну діяльність України, історію та класифікацію транспорту;
- узагальнено види залізничних перевезень та їх сутність;
- проаналізовано стратегію розвитку транспорту, розглянуто основні рекомендації щодо покращення результатів діяльності;
- досліджено та проаналізовано діяльність АТ «Укрзалізниця», обґрунтовано фінансові та статистичні показники діяльності АТ «Укрзалізниця»;
- виділено критерії ефективності логістичної діяльності АТ «Укрзалізниця»;
- описано плюси та мінуси монопольного становища АТ «Укрзалізниця»;
- здійснено обґрунтування інвестиційного плану та плану оновлення рухомого складу, визначено ефект від нововведень на підприємстві АТ «Укрзалізниця».

Об'єктом дослідження є економічна та логістична діяльність АТ «Укрзалізниця» в умовах кризи.

Предмет дослідження – шляхи організації ефективної логістичної діяльності АТ «Укрзалізниця».

Методи дослідження. В даній дипломній роботі використовувались такі методи досліджень:

- вивчення теоретичного матеріалу та інтернет-ресурсів для опанування основних критеріїв задля вдосконалення логістичної діяльності в умовах кризи;
- емпіричний метод спостереження за теперішньою діяльністю підприємства, характеристика його економічно-фінансового стану, показники та фактори впливу на рентабельність;

- застосування методу формалізації для відображення підсумків запропонованих заходів для покращення логістичної діяльності;
- узагальнюючий та порівняльний аналіз отриманих результатів.

Практичне значення даної дипломної роботи полягає в розробці рекомендацій та обґрунтуванні запропонованих варіантів покращення ефективності логістичної діяльності в умовах кризи АТ «Укрзалізниця».

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

1.1 Класифікація видів транспорту та значення залізничних перевезень.

Одна з перших спроб аналізу транспорту представлена Адамом Смітом в своїй праці «Багатство народів», який визначив, що транспорт є умовою здійснення промислової та виробничої діяльності в цілому. А. Сміт прийшов до розуміння того, що транспорт збільшує вартість вантажів, що перевозяться за рахунок їх переміщення. [1]

Значення транспорту для економіки розкрив К. Маркс, який визначив характерні сторони транспорту як галузі людської діяльності. К. Маркс у своїй праці «Теорія додаткової вартості» зазначив: «крім добувної промисловості, землеробства та обробної промисловості існує четверта сфера матеріального виробництва. Це транспортна промисловість, все одно, перевозить вона людей чи товари». К. Маркс зазначає значення транспорту нарівні з промисловістю та сільським господарством у відтворювальному процесі. [2]

На думку К. Маркса, транспорт має низку найважливіших особливостей, що відрізняють його від інших галузей матеріального виробництва. «З одного боку, транспортна промисловість є самостійною галуззю виробництва, а тому і особливою сферою приходу продуктивного капіталу. Але, з іншого боку, вона відрізняється тим, що є продовженням процесу виробництва в межах процесу обігу і для процесу збагачення». Транспорт, здійснюючи перевезення, виробляє матеріальне переміщення, а саме зміну місця розташування продукту по відношенню до споживача, змінює просторове положення і створює споживчу вартість. [2]

Академік С. Г. Струмилін в своїх наукових дослідженнях приділяє велику увагу ролі транспорту в соціально-економічному розвитку суспільства. «... транспорт повинен завжди випереджати в своєму розвитку загальне наростання вантажообігу в країні. Деякий розрив транспортних ресурсів представляється нам одним з найбільш доцільних видів резерву, бо його відсутність може перетворити транспорт, що є одним з найпотужніших

чинників розвитку, в один із серйозних гальм розвитку». Можна зробити висновок, що транспортна продукція не може існувати ізольовано від процесу виробництва, як це властиво продукції інших галузей матеріального виробництва. Виходячи з цього, відсутність можливості утворення запасів транспортної продукції з метою використання в критичні моменти. Транспорт повинен забезпечити переміщення пасажирів і вантажів тільки в ті моменти, коли в цьому існує потреба.[3]

У Великій радянській енциклопедії представлено наступне визначення: «транспорт в загальному сенсі являє собою переміщення людей і вантажів; одна з найважливіших областей громадського матеріального виробництва». В широкому розумінні транспорт «об'єднує всі аспекти транспортної діяльності, де поділ проводиться не тільки за ознаками, які належать до характеристик транспортних засобів, а й за ознаками організації процесів в транспортній галузі». [5]

У більшості випадків термін «транспорт» вживається як загальне поняття для різних видів, створених або формуються в якості самостійних елементів економіки. Починаючи з кінця 80-х років минулого століття, в спеціальній літературі поряд з використанням термінів «Транспорт», «транспортна галузь», «транспортна система» широко використовується термін «Транспортний комплекс». Транспортний комплекс розглядається як «виробничий міжгалузевий комплекс народного господарства, що включає транспорт, транспортне машинобудування, транспортне будівництво, матеріально-технічне обслуговування, спеціальну освіту, галузеві та проектні НДІ» [5].

Аналіз наукової літератури, присвяченої досліджуваному питанню, дозволив зробити висновок, що накопичено чималий термінологічний досвід у визначенні змісту поняття «транспортний комплекс». Відмінності трактувань базових понять з даного питання пояснюються різними методологічними підходами. Узагальнюючи точки зору вчених і практиків можна виділити кілька підходів до трактування поняття.

В рамках галузевого підходу транспортний комплекс розглядається як сукупність підприємств і організацій, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів від вантажовідправників вантажоодержувачів. Виходячи з міжгалузевого підходу, транспортний комплекс являє собою комплекс транспортних підприємств; організацій з підтримки рухомого складу в нормальному експлуатаційному стані; вантажної техніки, перевізників, експедиторів та інших посередників, включаючи інфраструктурні та сервісні підприємства. Даний підхід відображає розширене тлумачення транспортного комплексу, оскільки транспортний комплекс розглядається з точки зору форми об'єднання суб'єктів господарювання різних видів транспорту та інфраструктурних підприємств з метою забезпечення потреби економіки в доставці вантажів і пасажирів.

Представлені підходи не є взаємовиключними або такими, що суперечать один одному. Відмінності в розумінні обумовлені рівнем аналізу (макро-і мікро-) з одного боку, з іншого боку - транспортний комплекс як об'єкт дослідження постійно трансформується, по елементний склад не співпадає один з одним на різних етапах розвитку. Не дивлячись на це, в обох підходах підкреслюється цільова функція транспортного комплексу - забезпечення умов для нормального функціонування виробничої та невиробничої сфер економіки, задоволення потреб населення.

Незважаючи на це, при розгляді поняття не можна обмежуватися тільки представленими підходом до змісту поняття, не враховуючи той факт, що транспорт є інфраструктурної галуззю. Специфіка транспорту як інфраструктурної галузі проявляється в безперервному виробничому процесі, просторовому поділі праці, і як наслідок, можливість отримання мультиплікативного ефекту в результаті комплексної взаємодії різних галузей економіки.[4]

Послуги транспортного комплексу мають міжгалузеве значення, спрямовані на обслуговування економіки в цілому, великих комплексів і сфер.

Крім цього, транспортний комплекс виконує соціальну функцію для населення регіону, незважаючи на те, що відноситься до виробничої інфраструктури.

В економічній теорії транспорту транспортний комплекс розглядається як елемент виробничо-соціальної інфраструктури. Одні фахівці (І. В. Белов, В. А. Персіанов) виділяють технічну складову транспортного комплексу, інші (Н. С. Усков) - виробничо-господарську, треті (А. Д. Хмельницький, Д. С. Садриев) - виробничо-економічну. Конкретизуючи дані підходи, слід зазначити, що транспортний комплекс може бути представлений як сукупність господарюючих суб'єктів, об'єднаних загальним видом діяльності, т. е. наданням транспортних послуг. [4]

Також можна виділити ще одне бачення даного поняття. Розглядаючи дане поняття, В. К. Соболев підкреслює: «транспортний комплекс являє собою транспортні підприємства, різного виду транспорту з різною формою власності, які в ринкових умовах діють самостійно, конкуруючи між собою незалежно від економічної доцільності проходження вантажу і виду транспорту для перевезення». [4]

З технічної точки зору транспортний комплекс розглядається як комплекс технічних засобів для перевезення пасажирів і вантажів. Даний підхід акцентує увагу на технічних характеристиках комплексу, а саме показниках функціонування транспортних засобів. Системний підхід дозволяє розділяти транспортний комплекс на укрупнені елементи або підсистеми. Виділяючи всередині транспортного комплексу підсистеми, слід розглядати транспортний комплекс як взаємопов'язану їх сукупність, кожна з яких виконує свою функцію. Кожен вид транспорту виступає підсистемою транспортного комплексу, виконуючи певну функцію в рамках загальної транспортної системи країни, виходячи з географічних особливостей перевезення пасажирів і вантажів. [6]

Транспортний комплекс як підсистема регіональної економіки сприяє забезпеченню спеціалізації і кооперуванню господарських структур, пов'язує воедино єдину систему розселення, виступає фактором інтеграції регіональної

структури економіки. Дослідження транспортного комплексу, з точки зору підсистеми регіональної економіки, дозволить найбільш повно відобразити місце і роль комплексу в економіці регіону і його зовнішні зв'язку. [7]

Транспортний комплекс, будучи самостійною системою, схильний до впливу як з боку суб'єктів управління різного рівня, так і зовнішніх чинників. Зміна у зовнішньому середовищі впливає на окремі підсистеми транспортного комплексу або в цілому на комплекс як на відкриту соціально-економічну систему. Економічні і соціальні чинники утворюють внутрішню регіональні і міжрегіональні зв'язки; природні та географічні утворюють територіальні особливості функціонування. Зовнішні чинники є об'єктивними і безпосередньо впливають на розвиток транспортного комплексу Їх можна визначити як створені в економіці умови формування регіонального транспортного комплексу. При цьому вплив транспортного комплексу на розвиток регіону може як посилюватися, так і слабшати під впливом даних факторів.[6]

Таким чином, аналіз підходів до трактування категорії «транспортний комплекс» дозволяє побачити їх багатоваріантність. Це пояснюється відмінністю цілей і завдань дослідження, і як наслідок, відсутність загальноприйнятих підходів до визначення даного терміну. Пропонована систематизація підходів базується на таких постулатах (рис.1.1.1).

Отже, проаналізувавши всі трактування поняття транспорту, було визначено, що транспорт - особлива сфера матеріального виробництва. В процесі виробництва не створюється новий продукт чи зміна його властивостей. Продукція транспорту - це переміщення в просторі вантажів і людей, зміна їх місцезнаходження.

Головна функція транспорту – це забезпечення зв'язків між галузями, підприємствами, регіонами країни, зарубіжними державами. Він є необхідною умовою економіки. Процес виробництва був би неможливий без транспорту, так як підприємствам потрібні зв'язки задля постачання сировини і продукції. Також в транспортній галузі зайнято близько 9.4% населення України, що сприяє підвищенню рівня населення та створення робочих місць. Україна має

вкрай розвинуту транспортну інфраструктуру. Транспортним комплексом України управляє Міністерство транспорту, що здійснює керування дорожньо-транспортним комплексом, направляє його розвиток та спостерігає за роботою підприємств, установ та організацій авто, авіа, річкового, залізничного та морського транспорту. [9]

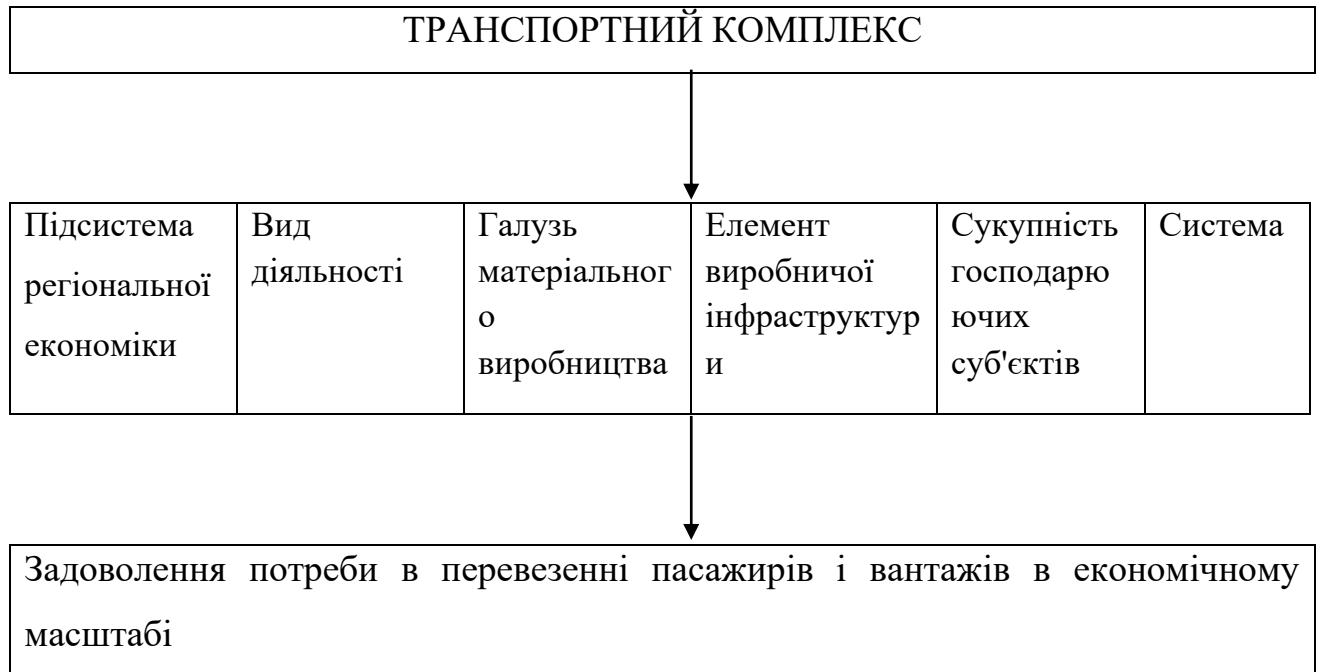


Рис 1.1.1. Систематизація підходів для визначення терміну
«транспортний комплекс»

Головна функція транспорту – це забезпечення зв'язків між галузями, підприємствами, регіонами країни, зарубіжними державами. Він є необхідною умовою економіки. Процес виробництва був би неможливий без транспорту, так як підприємствам потрібні зв'язки задля постачання сировини і продукції. Також в транспортній галузі зайнято близько 9.4% населення України, що сприяє підвищенню рівня населення та створення робочих місць. Україна має вкрай розвинуту транспортну інфраструктуру. Транспортним комплексом України управляє Міністерство транспорту, що здійснює керування дорожньо-транспортним комплексом, направляє його розвиток та спостерігає за роботою

підприємств, установ та організацій авто, авіа, річкового, залізничного та морського транспорту. [9]

Кожного року підприємства Міністерства інфраструктури України транспортують такий обсяг вантажу, як зазначено в таблиці 1.1.1.

В Україні функціонує 45 працюючих аеропортів і аеродромів, 10 річкових портів, 6 залізниць, 86 авіа- та 345 судноплавних компаній, 18 торговельних морських портів та понад 70 тис. суб'єктів господарювання в сфері автомобільного транспорту. Транспорт України задовольняє не тільки свої потреби у транспортних перевезеннях, а також і транзитні, так як Україна займає належне економіко-географічне положення. Транзитні перевезення – основа поповнення грошових надходжень нашої країни. [9]

Таблиця 1.1.1.

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту

	Залізничний		Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний
	відправлення	перевезення					
1995	360225,3		20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4
1996	296050,7	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2
1997	293523,5	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7
1998	286321,5	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9
1999	284244,3	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6

2011	388715,6	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2
2012	378102,3	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	377318,3	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1
2014	325171,0	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015	294301,2	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5
2016	292104,7	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2
2017	277288,9	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4
2018	267639,1	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2
2019	262633,5	312938,9	2120,3	3990,2	1147049,6	92,6	112656,4

Джерело: [9]

Сучасний транспорт налічує велику різноманітність видів. Загалом його поділяють в залежності від виду продукції, яка транспортується:

- Пасажирський
- Вантажний

За призначенням:

- Магістральний (річковий, морський, авіа- та автомобільний)
- Не магістральний (міський та промисловий)

За типом пересування:

- Сухопутний
- Водний
- Авіаційний [7]

Класифікація транспортних технічних систем за видом шляху представлена на рис. 1.1.2.

Відповідно до статті 12 «Закон України про транспорт» існують такі вимоги до будь-якого транспорту – задоволення потреб людей та організацій у перевезеннях, забезпечення питною водою, їжею та задоволення біологічних потреб під час довготривалих перевозок, якість та швидкість перевезення, охорона довкілля та запобігання негативного впливу на навколишнє середовище, безпечність перевезень. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

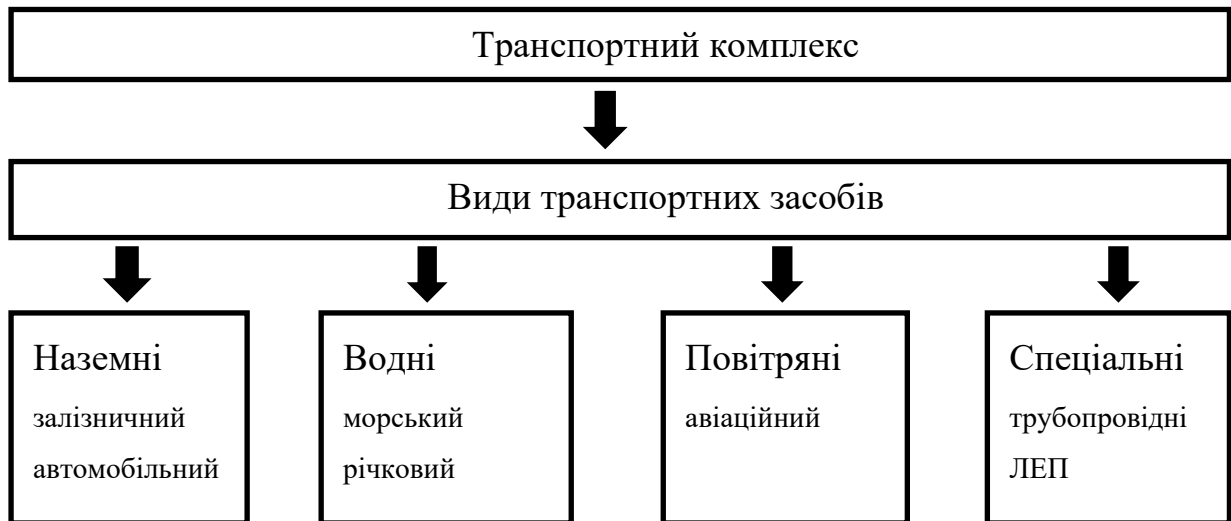


Рис 1.1.2. Класифікація видів транспортних засобів за видом шляху

Автомобільний транспорт найбільш раціонально використовувати на коротких та середніх відстанях. В Україні він займає друге місце по обсягу перевезень у транспортній галузі. Основними перевагами є висока швидкість перевезень, маневреність та перевезення на будь-яку дистанцію. Недоліки – висока вартість та низька вантажопідйомність.[8] В залежності від сили та швидкості руху дороги діляться на 5 категорій, що описані в табл. 1.1.2.

Таблиця 1.1.2.

Категорії доріг

Параметри	Категорія доріг				
	1	2	3	4	5
Середньодобова інтенсивність руху в обох напрямках	Понад 7000	7000-3000	3000-1000	1000-200	Менше 200
Розрахункова швидкість руху, км/год	130	110	100	80	60
Ширина проїзної частини, м	15 і більше	7.5	7	6	4.5

Джерело: [9]

Чим вища категорія дороги, тим більший потік автомобілів вона пропускає і тим більш досконалою вона є у технічному відношенні.

Морський транспорт займає друге місце серед обсягу вантажу. Україна має вигідне положення, що придатне як і до міжнародних перевезень, так і до внутрішніх. Найбільші морські порти в Україні це Одеса, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Керч, Феодосія, Маріуполь, Бердянськ. Серед вантажів морських переправ переважає промислова продукція (вугілля, метали, руди, нафта). [11]

Річковий транспорт відіграє допоміжну роль. Довжина річкових судноплавних шляхів сягає 4 000 км. В основному перевозять будівельні матеріали. [11]

Авіаційний транспорт – найшвидший з усіх видів транспорту, але і найдорожчий. Сьогодні майже кожен обласний центр має аеропорт, що забезпечує регулярність такого виду перевезень. Найбільші аеропорти – Харків, Бориспіль, Донецьк, Одеса. [11]

Трубопровідний транспорт – найбільш економічний засіб для транспортування рідких палив, технологічного і пального газу, різноманітних хімпродуктів. Це порівняно новий вид транспорту. Він з'явився в Україні в 20-ті роки в Прикарпатті, де вперше був побудований газопровід Дашава - Старий - Дрогобич (1924).[11]

Найбільш вигідний для масового перевезення залізничний транспорт, що може функціонувати незалежно від часу, пори року та погодних умов, що є дуже важливо для нашої країни, яка має різні кліматичні зони. За розмірами вантажообігу залізничний транспорт посідає перше місце. Залізниці мають високу пропускну можливість. Порівняно з другими видами транспорту залізничні перевезення мають невелику собівартість транспортування і високу швидкість прибуття вантажу. Залізниці являються універсальними як вид перевезення між районами та у внутрішньорайонних повідомленнях. Але задля будівництва залізниць та залізничних колій потрібна велика сума інвестицій чи капіталовкладень, що також залежать від клімату, рельєфу та умов екології

місцевості. Залізниці не наносять такої шкоди екології та навколишньому середовищу як інші види транспорту і мають нижчу енергозатратність перевізної роботи.

Залізничний транспорт має такі економіко-технічні показники:

- Вантажообіг та пасажирообіг
- Продуктивність вантажного вагону
- Обіг вантажного вагону та середньодобовий пробіг
- Порожній і навантажений рейси вантажного вагону
- показники використання вантажопідйомності вантажних вагонів (статична і динамічна навантаження)
- Середній час простою вагонів під технічними та вантажними операціями
- Коефіцієнт місцевої роботи
- Швидкість руху вагонів (дільнична та технічна) [12]

Залізничний транспорт займає провідне місце в транспортній системі України. Його значення обумовлене такими факторами: техніко-економічні перевагами серед інших видів транспорту і збіг напрямків і потужності основних транспортно-економічних міжрайонних та міждержавних зв'язків України з конфігурацією, пропускнуою і провізною здатністю залізничних магістралей.

1.2 Історія та розвиток залізничного транспорту

Сучасні перевезення пасажирів та вантажів неможливо уявити без поїздів, транспортних пристроїв, які революціонізували нашу промисловість, людську експансію та способи пересування з одного місця в інше. Така важлива присутність в нашій історії з'явилася трохи більше 200 років тому, але вже тоді було очевидно, що ця нова транспортна парадигма може стати однією з найбільших досягнень людства, якщо технічні перешкоди ранньої промислової революції можуть бути подолані.

Все почалося понад 2000 років тому в стародавніх цивілізаціях Єгипту, Вавилону та Греції. У той час перевезення людей і вантажів здійснювалося на візках, які тягли тварини (коні чи бики), і їхні інженери швидко помітили, що тварини будуть витрачати набагато менше енергії, якщо візок їхав заздалегідь визначеним шляхом, без можливості керування та подорожі на нерівній місцевості. Щоб започтакувати цей новий спосіб транспорту, вони будують дороги із заздалегідь побудованими обмеженнями для коліс. Це були перші в світі залізничні колії, і археологічні залишки їх досі можна знайти в Італії та Греції. Найвідоміший приклад цих древніх кам'яних вигравірованих "візків" можна знайти в Корінфському перешийоку, Греція. [13]

Ці вагони вийшли з експлуатації після падіння Римської імперії, і їм вдалося повернутися лише після збільшення торгівлі та ранніх промислових зусиль європейського Відродження. До 18 століття кожна шахта Великобританії мала власну просту залізничну мережу, коні тягали візки з шахт на заводи. Зміни для цього виду транспорту відбулися в 1774 році після того, як світ дізнався про неймовірну знахідку Джеймса Ватта - стаціонарну парову машину. Оскільки він захищав свої АТенти з силою, справжня широкомасштабна робота над паровими локомотивами розпочалася лише після того, як його АТент втратив силу в 1800 році. Кілька винахідників почали працювати над вдосконаленням конструкції Ватта, особливо, проектуючи

безконденсаційні камери високого тиску, які дозволяли двигуну перетворювати більше потужності пари в механічну енергію. [14]

Перші парові машини почали працювати уздовж примітивних залізничних колій в 1804 році. Метью Мюррею вдалося спочатку продемонструвати свій простий локомотив, але Річард Тревітік приділив більше уваги своїм локомотивом "Penydarren", який під час своєї першої поїздки важив 25 тон і міг перевезти 70 людей. Ця подія довела інженерному співтовариству, що парові машини під тиском справді мають достатньо потужності, щоб стати корисними для перевезення вантажів і людей. [14]

Комерційний вигляд поїзних мереж з'явився наприкінці 1820-х років, і першопрохідцем у цій галузі став англійський винахідник Джордж Стефенсон, який виступив у змаганні, яке хотіло з'ясувати, яка конструкція паровоза найпростіша у використанні, найнадійніша та потужніша. Його "Ракета" виграла йому це змагання, продемонструвавши всьому світу, що паровим поїздам справді призначене світле майбутнє. Проекти таких локомотивів незабаром вирушили до Сполучених Штатів, де вони розпочали свою швидку експансію через нещодавно придбані землі та тривалий поштовх Америки до "цивілізації" західних кордонів. [15]

Оскільки залізнична техніка отримувала масштабні оновлення протягом перших кількох десятиліть громадської роботи, міські інженери в Лондоні почали формувати перші плани міжміських залізничних колій та підземних тунелів. Перша секція відомого нині "лондонського метро" розпочала свою роботу в 1863 році, і хоча вона отримувала багато скарг через дим у тунелях, вона продовжувала зростати до 1890 року, коли весь лондонський поїзний парк почав використовувати електромотори. Це ознаменувало початок нової ери міських систем швидкого транзиту, і підземні метрополітени почали з'являтися у всьому світі (слово «метро» походить від назви паризької підземної системи поїздів «Chemin de Fer Métropolitain», що означає «столична залізниця»). [14]

Ще одним дуже важливим моментом в історії поїздів стало впровадження дизельних двигунів, що поклало кінець епосі паровозів. Після Другої світової

війни майже абсолютна більшість світу залишила паровий двигун позаду і почала використовувати набагато швидші, простіші в обслуговуванні та надійні дизельні паливні двигуни. Із часом дизельні двигуни стали поєднуватися з електричними, що дозволило поїздам використовувати найкраще з обох світів.[13]

Передумовою для створення залізничних шляхів в Україні було вигідне географічне положення. Насамперед, залізниці потрібні були для перевезення сільськогосподарської продукції з родючих земель Південного заходу і промислової продукції з Кривого Рогу та Донбасу. Завдяки цьому виникло три центри залізничного будівництва. – мережа південних залізниць для виходу до моря, район Донбасу та Південно-Західні землі. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]** Так як залізниці були створені в промислових центрах, вони перетворилися на найбільші за довжиною та величиною роботи залізниці в Росії (рис 1.2.3)

Громадянська війна завдала великих збитків залізничній мережі. Відбудовувати їх почали вже у 1921 році, але ефективність роботи була значно нижчою. Також почали розбудовувати нові лінії в Україні, такі як Херсон-Апостолово, Дніпропетровськ – Апостолово, Прилуки – Новобілиця, Ново білиця – Цветково, Чернігів – Овруч. Як результат, вже у 1935-му році було перевиконано план перевозок та встановлено рекорд по навантаженню - 76 тис. вагонів на добу. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

У 1935 році почалася електрифікація залізниць країни. Довгинцеве — Запоріжжя стало першою такою лінією. В той самий час було створено близько 4 тисяч залізничних доріг. Було реконструйовано рухомий склад: з'явилися нові паровози та вантажні вагони, було створено більш автоматизоване управління, поліпшилась ремотна база. У наслідку, вантажообіг виріс в 3.3 раз порівнюючи з 1914 роком.[14]



Рис. 1.2.3 Поява залізниць в Україні.

Колосальні збитки та руйнування принесла Друга Світова війна. Вона зруйнувала сотні залізничних доріг, станцій, мостів тощо. На протязі 10 років залізничний транспорт відновлювався дуже інтенсивно досягнувши рівня 1950го року. Відновлено зруйновані мости, станції та вокзали. Всі залізниці було електрифіковано, впроваджена теплова та електровозна тяга. Вже на початку 1951го року Луганський паровозобудівний завод став виробляти тепловози і перетворився на найбільший завод у Європі. Ввійшли в обіг 4-, 6- та 8-вісні вагони з вантажопідйомністю 60-125т. Розширився парк різних вагонів (цементовози, думпкари та інші). Було удосконалено метод укладання залізничних рейок. Встановлена диспетчерська централізація, радіозв'язок, телемеханіка, різноманітна обчислювальна техніка для управління транспортною роботою.[13]

24 вересня 1991 року, після рішення Верховної Ради (парламенту України) про відділення від Радянського Союзу, все управління залізницею було тимчасово передано Південно-Західній залізниці. Згідно з постановою, всі активи, що знаходяться в межах колишньої Української РСР, перейшли у

власність України. Для підвищення ефективності створено спеціальний централізоване управління. 14 грудня 1991 року Кабінет Міністрів України видав декларацію № 356 «У створенні Державної адміністрації залізничного транспорту України», яка проголосила Укрзалізницю державним органом управління залізничним транспортом, що об'єднує шість державних залізничних компаній. У 2015 році уряд України перетворив залізницю в публічне акціонерне товариство під назвою «Укрзалізниця». **[Ошибка!**

Источник ссылки не найден.]

Загальна довжина залізничної мережі складає 21 640,4 км (13 446,7 миль). Протяжність електрифікованої залізниці становить 9 878 кілометрів (6 138 миль). Є 1447 вокзалів, на яких розташовані 118 різних вокзалів. Є 2268 різних менших зупинок. Інфраструктура також включає 5 422 залізничні переїзди, 4 168 з яких мають автоматичну сигналізацію. При цьому обслуговується 1 497 залізничних переїздів, з них 1468 обладнані автоматичною системою сигналізації. Рухомий склад - тепловози – 2447, електровози – 1547, вантажні вагони -111 100, пасажирські вагони – 5291.

[Ошибка! Источник ссылки не найден.]

Особливості роботи залізничного транспорту:

1. Низька собівартість перевезення порівняно з другими видами транспорту
2. Можливість побудови залізничних шляхів на будь-якій території
3. Велика швидкість перевезення і висока пропускна здатність шляхів.
4. Універсальність використання як для перевезення вантажу, так і пасажирів.
5. Регулярність перевезень не зважаючи на пору року, погодні умови чи години доби.
6. Можливість створення прямих перевезень між крупними підприємствами.

1.3 Види залізничних перевезень та організаційна структура

Залізничні перевезення класифікуються за багатьма ознаками, але загалом існує два види перевезень – пасажирські та грузові.

При перевезенні пасажирів існують такі види повідомлень:

- пряме - в межах двох і більше доріг;
- місцеве - між станціями однієї залізниці;
- приміське - в межах приміських ділянок, що прилягають до великих населених пунктів на відстані до 150 км, а в окремих випадках і більше при зонному тарифі до 200 км.
- міжнародне - в межах двох і більше країн. [18]

Класифікація поїздів, що виконують пасажирські перевезення зображена в табл. 3.1. [19]

Таблиця 1.3.1

Класифікація поїздів

Тип поїзду			
Пасажирські - призначені для перевезення пасажирів, багажу, пошти і сформовані з вагонів пасажирського парку;	Поштово-багажні - призначені для перевезення пошти і багажу і вантажобагажу і сформовані з вагонів пасажирського парку, а також окремих пасажирських вагонів для перевезення пасажирів;	Вантажопасажирські - призначені для перевезення вантажів і пасажирів і формуються на малодіяльних ділянках з вагонів вантажного і пасажирського парку;	Людські - вантажний поїзд, в якому знаходиться 10 і більше вагонів, зайнятих людьми.

Джерело: [20]

Категорії пасажирських поїздів розрізняються залежно від наступних факторів:

I. Дальність проходження пасажирські поїзди поділяються на три категорії:

- далекі - такі на відстань понад 700 км;
- місцеві - такі на відстань до 150 до 700 км;
- приміські - відстань до 150 км.

II. Швидкість руху та комфортності поїздки далекі і місцеві поїзди поділяються на:

- швидкісні - ходова швидкість понад 140 км / год;
- швидкі - максимальна ходова швидкість 140 км / год;
- пасажирські. [20]

Швидкісні пасажирські поїзди або поїзда підвищеної швидкості повинні мати маршрутну швидкість не менше 100 км/год при допустимій швидкості руху 141-200 км/год. Стоянки швидкісним пасажирським потягам передбачаються, як правило, тільки для виконання технічних операцій, а також в республіканських, крайових і обласних центрах. [21]

Швидкі пасажирські поїзди повинні мати маршрутну швидкість не нижче 50 км/ч. При цьому маршрутна швидкість швидкісного потяга повинна бути не менше ніж на 5 км/год вище маршрутної швидкості найшвидшого пасажирського поїзда постійного обороту, наступного в тому ж повідомленні по одному і тому ж маршруту. [18]

Пасажирські поїзди призначаються для освоєння решти пасажиропотоку, мають меншу маршрутну швидкість через великої кількості стоянок і меншою технічної швидкості. [19]

Високошвидкісні поїзди - курсують на спеціалізованих лініях, розвивають швидкість 300 км/год і більше. Наприклад, на лінії Париж-Ліон рекордна швидкість склала 515 км / год. У число поїздів далекого і місцевого сполучення

входять фірмові поїзди, які мають не тільки номер, але і назва, відрізняються високою комфортабельністю і культурою обслуговування. [19]

III. Регулярність руху. Пасажирські поїзди діляться на:

- цілорічні;
- літні;
- разового призначення, які звертаються в період інтенсивних пасажирських перевезень.

IV. Періодичність руху. Пасажирські поїзди діляться на:

- щоденні
- наступні через день (по непарних або парних числах);
- наступні по днях тижня або числах місяця. [18]

Характеристика пасажирських вагонів зображена в табл. 1.3.2.

Таблица 1.3.2.

Характеристика поїздів

Характеристика пасажирських вагонів				
Тип вагона	Умовне позначення вагона	Тара вагона	Кількість місць	Кількість місць з урахуванням службових місць, пас / служ
багажний	Б	45	-	-
Поштовий	П	55	-	-
Поштово-багажний (вантажопідйомність багажного відділення 10 т, поштового 10 т)	ПБ	45-48	-	
Загальний	Про	51	81 + 2 провідника	81/2
плацкартний	ПЛ	50	54 + 2 провідника	52/4
купейний	До	52	36 + 2 провідника	34/4

Вагон-ресторан	АТ	60	-	-
Спальний вагон прямого сполучення	СВ	60-62	(16-18) +2 провідника	16-18 / 2
Купейний з буфетом-радіорубкою	КБР	52	24 + 2 провідника	20/18
Купейний вагон з радіорубкою	КР	52	36 + 2 провідника	20/18
Міжобласного типу з місцями для сидіння	обл	48	68 + 1 провідник	68/1

Джерело: [19]

Вантажні перевезення можна також поділити за багатьма критеріями. В залежності від кількості вантажу перевезення бувають:

- дрібні перевезення. Це - доставка вантажів вагою до десяти тонн, сумарно такі вантажі зазвичай займають не більше третини вагона. В цілому, це найдешевший варіант, зі зрозумілих причин.
- малотоннажні перевезення характеризуються перевезенням вантажів від десяти до двадцяти тон, якщо ж говорити про обсяг, то займають вони зазвичай менше половини стандартного залізничного вагона.
- групові перевезення - це, по факту, партія вантажу. Займають такі вантажі вагон і більш, але вони призначені, тим не менш, для розвантаження в одному місці призначення.
- маршрутні перевезення - це також партії вантажу, проте, на відміну від групових перевезень, вони призначені для розвантаження в різних місцях призначення. Дуже важливо скласти маршрут таким чином, щоб за мінімальний відрізок шляху було розвантажено максимум вантажу. Вартість доставки тут, звичайно ж, безпосередньо залежить від правильної логістики.

- контейнерні перевезення - це, поза всякими сумнівами, максимально сучасний, зручний, економічний і економічно обумовлений спосіб доставки. Вантажі, в цьому випадку, досить надійно захищаються від навіть найнесприятливіших кліматичних умов, вони надійно захищаються від опадів і будь-яких механічних пошкоджень, швидко опрацьовуються складськими терміналами, також це - найкращий варіант для подальшої доставки, якщо в подальшому планується навантаження цих вантажів на літак або паром / корабель. Вантажі надійно закріплені в великих контейнерах і при доставці їм нічого не загрожує. [20]

Залежно від такого критерію, як предмет перевезення можна виділити перевезення: сипучі і навалочні вантажі, рідкі наливні вантажі, газово-закачувані вантажі, штучні стандартні вантажі (нормовані), штучні негабаритні вантажі. З різницею в габаритах вантажу: перевезення дрібних вантажів, перевезення масових вантажів, транспортування збірних вантажів (розподіленим по вантажним одиницям), транспортування негабаритних вантажів, транспортування небезпечних вантажів. [19]

Вантаж під впливом стандартів на товари в залежності від виду упакування ділиться на три категорії:

- 1) Перевезення в тарі;
- 2) Перевезення без тари з частковим захистом окремих деталей;
- 3) Перевезення без тари. [19]

Рівень управління і його ефективність знаходяться в прямій залежності від прийнятої організаційної структури управління. Організаційна структура управління повинна відповідати наступним вимогам:

- має забезпечувати високу оперативність, надійність і повноту контролю за ходом перевізного процесу
- має сприяти налагодженню чіткої роботи всіх цехів і підрозділів транспортних підприємств в безперебійному виробничому процесі

- встановлювати правильну підпорядкованість органів управління і забезпечувати високу ефективність робіт [20]

Під організаційною структурою підприємства розуміють склад і підпорядкованість взаємопов'язаних організаційних одиниць, що виконують різні функції з управління виробництвом. Структура залізничних, також як і інших транспортних систем, будується як по лінійним, так і за функціональними принципами, що зображено в таблиці 1.3.2 [18]

Таблиця. 1.3.2.

Принципи структури транспортних систем

Лінійне управління	Функціональне управління
Характеризується прямим впливом на процеси виробництва, здійсненням всіх функцій управління однією особою. В цьому випадку команди до підлеглих надходять від безпосереднього начальника (а не "через голову" від вищого керівництва). При цьому чітко зберігаються принципи єдиноначальності та особистої відповідальності за доручену справу.	Функціональне управління відрізняється наявністю функціональних осередків (відділів, секторів) по окремих галузях або об'єктам виробництва. Наприклад, в більшості випадків, відділи служб управління залізницею будуються за функціональним принципом. Поєднання лінійного принципу і функціонального найбільш перспективно. Існує ще цілий ряд структур управління.

Джерело: [20]

1.4 Стратегія розвитку транспорту

Основна мета розвитку транспорту – це формування конкурентоспроможного ринку послуг транспорту та утворення такої національної системи транспорту, що буде здатна задовольнити низку потреб населення у транспортуванні та гарантувати функціонування та безпечність перевезень. [21]

Для того, щоб розвинути транспортну галузь Мініфраструктурою було презентовано концепцію Державної транспортної стратегії України до 2030 року спільно з проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні». У презентованій концепції визначено п'ять пріоритетів Транспортної стратегії:

- Якісне управління державою транспортним сектором
- Забезпечення стабільним фінансуванням
- Надання високоякісних послуг
- Підвищення надійності та забезпечення максимальної безпеки
- Покращення міської мобільності і регіональної інтеграції [22]

Основна стратегічна ціль – створення конкурентного ринку транспорту і створення збалансованої та діючої транспортної системи, що змогла б задовольнити людські потреби в транспортному сервісі. [23]

Стратегію називають документом, що визначає довгостроковий напрямок удосконалення транспортного сервісу в Україні, враховуючи буфер ризику і небезпеку внутрішнього та зовнішнього середовища. Пріоритети розвитку визначені для забезпечення очікуваного виходу з кризи вихід галузі з кризи та надання необхідного поштовху для подальшого розвитку. Вони дозволяють запровадити ефективні заходи державної політики та здійснити низку ефективних економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті. Враховуючи оновлений НТС України

на період до 2030 року, він повинен визначити основні пріоритети розвитку транспортного сектору в Україні. Запровадження ринкових відносин замість квазіринкових на основі ручного контролю та значного втручання держави в економіку. [22]

Якість роботи держсектору повинна підвищуватися при зменшенні його частки. Потрібно ввести відкриту конкуренцію між державними та недержавними підприємствами. Із забезпеченням результативності та економічної плідності дозволить підприємствам конкурувати на світовому ринкові і покращить внутрішній ринок транспортного сервісу. Досягнути таких результатів допоможе повне технічне переоснащення з застосуванням нових технологій, залучення грошових потоків та капіталу з боку держави та приватних інвесторів. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

Заміна обладнання на логістичних підприємствах зумовлена світовою тенденцією щодо підвищення ролі перевезень в організації руху продукції, створення ряду доставок товарів за умови взаємодії обох сторін. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

Необхідною умовою стає об'єднання транспортних доріг у Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T). TEN-T - нова транспортна політика ЄС або з Заходу на Схід за півгодини. Починаючи з січня 2014 року Європейський Союз має нову політику в сфері транспорту, основою якої є TEN-T – транс'європейська транспортна мережа. Мета нової політики досить амбітна - з'єднати континент як із Заходу на Схід, так і з Півночі на Південь, або ж, цитуючи єврокомісара Сийма Калласа, «вставити необхідні ділянки транспортної мережі в потрібні місця, тим самим створивши єдину мережу замість існуючої транспортної мозаїки». [23]

Якщо ця стратегія буде реалізована успішно, то вже в 2050 році поїздка по ЄС буде займати в середньому півгодини, а нова транспортна мережа з'єднає 94 порти, 38 аеропортів, а також 15 тисяч кілометрів модернізованих швидкісних залізниць. Розвиток європейської транспортної мережі принесе величезну вигоду як бізнесу, так і звичайним громадянам, оскільки транспорт

відіграє величезну роль у розвитку економіки, стимулює економічне зростання і допомагає створювати робочі місця. [23]

Це глобальна подія не може залишитися непоміченим для всіх учасників ринку транспортної інфраструктури. За останні десятиліття це питання стало особливо актуальним у зв'язку з інтенсивним розширенням ЄС, через що транспортна інфраструктура Європейського Союзу стала розрізною і неоднорідною, особливо у напрямку «схід-захід».[22]

Нова транспортна політика ЄС спрямована на удосконалення автомагістралей, залізниць, а також внутрішніх водних і повітряних шляхів.

Основні цілі TEN-T:

- усунення «вузьких місць» і обмежень, які перешкоджають ефективному функціонуванню внутрішнього ринку;
- комплексне координування системи транспорту;
- заповнення прогалін між транспортними системами країн-членів ЄС;
- усунення технічних бар'єрів;
- популяризація використання екологічно чистого палива;
- ефективне використання транспортної інфраструктури завдяки новітнім навігаційним системам;
- інтеграція міських транспортних мереж в TEN-T;
- покращення безпеки. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

Головний фактор підвищення ефективної роботи транспортної галузі в Україні – успішне започаткування реформ на транспорт, що помітно прискорить процес економічного зросту та слугуватиме руху України в європейському напрямку. [21]

Для цього потрібно в швидкому темпі завершити формування законодавчої бази, що потребує залізничний, автомобільний та водний транспорт; закріпити інституційні та організаційно-економічні засади управління державою транспортною галуззю; запроваджувати реформи, що

зміцнять корпорації та приватні транспортні підприємства та покращать ефективність їх роботи; зменшити заборгованість та мінімізувати корупцію. [14]

Якщо ці зміни принесуть швидкі та якісні результати, то будуть створені необхідні умови для залучення закордонних інвестицій, капіталу та кредитних коштів задля прогресування транспортної галузі, будування нових стратегічних об'єктів. Що призведуть до процвітання сектору. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

Основними показниками позитивних досягнень у довгостроковому періоді стануть постійний річний зріст обсягу вантажів на 3-4% залізничним транспортом, підвищення на 5-6% обсягів перевезень річковим транспортом та зріст пасажирських перевезень авіатранспортом на 5-7%, висока завантаженість портів, зниження енергоспоживання та встановлення європейських стандартів щодо екології. [20]

Реалізація цілей та пріоритетів, встановлених оновленим НТС України для забезпечення стійкості та високої конкурентоспроможності національної транспортної системи до 2030 р. створить умови для постійного постачання сировини, матеріалів, готової продукції для потреб бізнесу та забезпечить розвиток внутрішньої та зовнішньої торгівлі через вихід на нові товарні ринки та розширення географії туризму та відпочинку на існуючих ринках. Позиції України зміцняться на міжнародному ринку транспортних послуг. [18]

На даному етапі бізнес пасажирських залізничних перевезень в Україні не цікавий приватним компаніям. Причина - занадто низькі тарифи, які не забезпечують рентабельність. «Основною проблемою цього бізнесу сьогодні є низька купівельна спроможність населення і соціальна напруга, до якої може привести підвищення тарифів на пасажирські перевезення до економічно обґрунтованого рівня. У 2019 році з 169 поїздів тільки 22 були рентабельними. **[Ошибка! Источник ссылки не найден.]**

Тому необхідно підвищувати тарифи і скорочувати витрати. Тарифи уряд зможе підвищити або за умови зростання добробуту населення, або шляхом

цільового субсидування малозабезпечених верств населення за рахунок більш високих цін для інших верств населення. При приватизації пасажирського сектора в першу чергу потрібно відповісти на питання: а хто буде встановлювати тарифи? Немає різниці, хто керує компанією - якщо ціни залишаться на нинішньому рівні - вона не буде рентабельною. Одночасно експерти визнають, що в відношенні витрат якась оптимізація теоретично можлива, якщо підприємство опиниться в руках більш ефективного власника.[18]

Але основною проблемою є високий знос рухомого складу, що відображено на рис. 1.4.1.

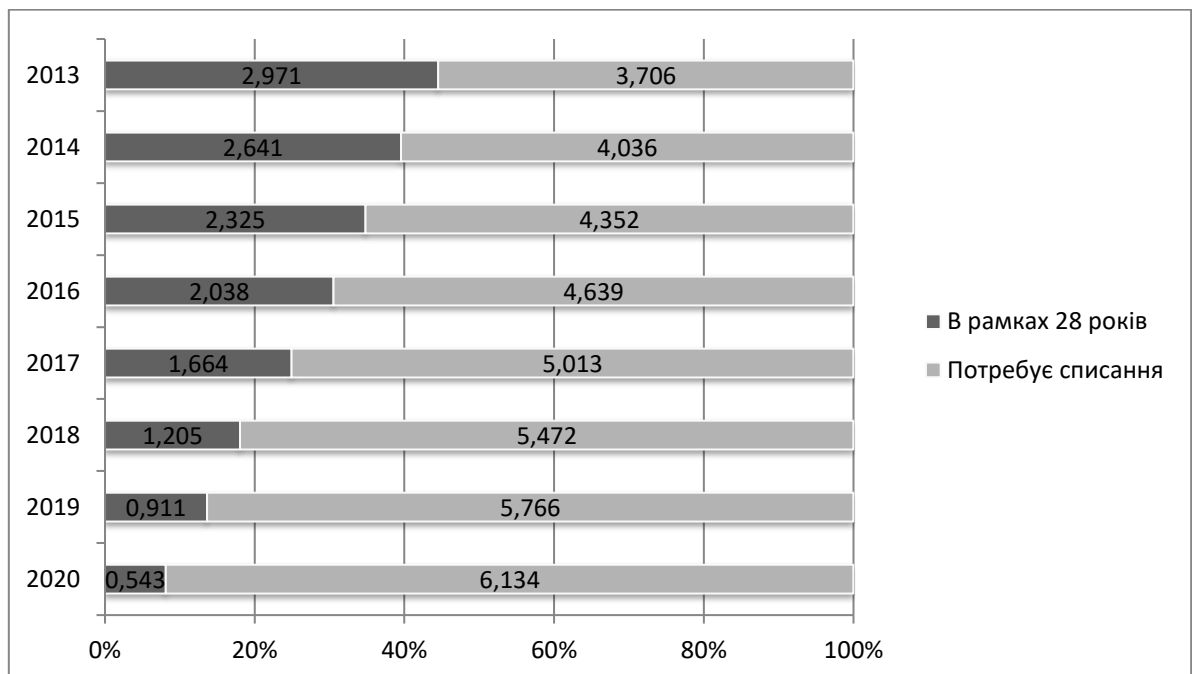


Рис. 1.4.1. Прогнозування парку пасажирських вагонів на 2013-2020 роки [13]

Досвід реалізації проектів показує, що традиційні форми державної підтримки не завжди дозволяють отримати максимальний ефект від вкладення коштів, а тому обмежують можливості взаємодії з приватним інвестором. В тому числі, існуюча система бюджетного інвестування не дозволяє забезпечити гнучкий графік використання коштів протягом року, накопичувати невикористані протягом року кошти, не дає перспектив стабільного

багаторічного фінансування проектів і використання відразу декількох інструментів державної підтримки. [22]

Один із шляхів вирішення проблеми можливий у вигляді господарського партнерства держави і приватного бізнесу (ПДПБ), що дозволяє залучити додаткові інвестиції в забезпечення інноваційної діяльності залізничного транспорту. Проекти державно-приватного партнерства широко використовуються за кордоном, їх позитивні результати пов'язані з нижчими витратами на інвестиції та з високими результатами інноваційної діяльності через своєчасного фінансування, а також більш низькою вартістю надання громадських послуг. В рамках ПДПБ держава відіграє важливу роль, з одного боку, як найважливіший користувач послугами, що надаються в рамках реалізації інноваційного проекту, а з іншого - як суб'єкт, який встановлює рамкові умови його реалізації.[20]

Оптимальне структурування ПДПБ в рамках окремих інноваційних проектів створює можливості для отримання вигод, пов'язаних зтакими факторами, як:

- більш швидка реалізація найбільш важливих проектів в області інфраструктури;
- прискорення розвитку регіонів України;
- підвищення народногосподарської ефективності;
- поліпшення механізмів і моделей надання транспортних послуг;
- полегшення тягаря, що лежить на державному управлінні;
- зниження інвестиційних витрат (Економія може досягати 30% витрат на інвестиції);
- оптимізація структури фінансування за рахунок використання національної та міжнародної підтримки і розширення доступу до нових джерел фінансування інноваційної діяльності.[21]

Для впровадження державно-приватного партнерства і концесій в сфері інноваційної діяльності залізничного транспорту України необхідно створити

додаткові умови і завершити формування нормативно-правового поля. Розвиток механізмів ПДПБ передбачає розширення використання лізингових і концесійних механізмів, практики змішаного фінансування інноваційних проектів.[21]

Найбільш розвиненою, перспективною і комплексною формою ПДПБ є концесія, яка в даний час отримала розвиток за кордоном. Ідею масштабного інвестиційного ривка (залучення інвестицій до 2025 р) Україна зможе реалізувати на основі нового інституту права - концесійних правових відносин. Цьому сприятиме наступне, що зображено в табл. 1.4.1.

Таблиця 1.4.1.

Концесійні правові відносини

1) концесійні правові відносини, відрізняючись від контрактних, мають довгостроковий характер, що сторонам впроваджувати стратегічне проектування своєї діяльності;
2) в концесії приватний сектор володіє повною свободою прийняття адміністративно-господарських та управлінських рішень, що відрізняє їх від спільних підприємств та контрактів на виконання робіт;
3) у держави рамках концесійного договору і законами залишає достатню кількість важелів контролю на концесіонера в разі невиконання ним умов концесії, а також при появі необхідності захисту соціальних інтересів;
4) держава віддає концесіонеру тільки права утримання і використання як об'єкт своєї власності та мають право розпоряджатись нею.

Джерело: [Ошибка! Источник ссылки не найден.]

Держава відіграє провідну роль при реалізації концесійних проектів. Саме держава формує інституційне середовище, що визначає характер партнерства, займається управлінням концесійними процесами, виробляє інноваційну стратегію і принципи, на яких будуються відносини бізнесу з суспільством і владою, отримує концесійні платежі, контролює ціни, доходи, якість послуг,

виконання концесіонером закріплених в договорі зобов'язань, виробляє підходи до тарифної політики, визначає субсидовані з бюджету концесійні об'єкти.[23]

Сама по собі концесійна форма залучення капіталу в інноваційну діяльність залізничного транспорту України не є панацеєю, але, безумовно, сприяє розвитку економіки, дозволяючи направити фінансові та матеріальні ресурси держави на інші цілі (освіта, охорона здоров'я та ін.) [23]

Реалізація стратегічного покращення інноваційного потенціалу залізниць являє собою сукупність принципів, процесів, технік та інструментів менеджерського впливу на процес покращення інноваційного потенціалу, що використовуються держ органами влади і менеджерами області для реалізації стратегічних цілей і пріоритетів інноваційного покращення залізниць. Основними умовами до створення системи управління виконання плану розвитку інноваційних можливостей залізниць в сучасних умовах господарювання є:

- планова «надбудова» діючої системи контролю інноваційними процесами залізничного транспорту;
- впровадження нових важливих управлінських структур;
- створення процесів і регламентів організації і регулювання діяльності структур виконання плану;
- започаткування і приведення в дію забезпечуючих інститутів і логістики розв'язання;
- створення і взаємозалежне використання різних наборів інструментів і складових механізму реалізації плану (Організаційних, нормативно-правових, фінансових, інформаційних, комунікаційних та ін.);
- потрібний взаємозв'язок програмних, проектних і планових документів в рамках плану - як на стадії розробки, так і в ході реалізації;
- розвиток і впровадження в дію ПДПБ. [21]

Доведено, що концесії на залізничному транспорті в умовах перехідної економіки являють собою один із способів подолання протиріч між вільним ринком і прямим державним управлінням в галузі. Вони дозволяють плавно, без різких змін в відносинах власності перейти до партнерства держави з приватним сектором, залучати в інноваційну діяльність залізничного транспорту іноземний капітал, зберігаючи при цьому контроль над інфраструктурою. Це буде сприяти підвищенню ефективності інноваційної діяльності на залізничному транспорті.[21]

РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ І АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

2.1 Характеристика діяльності організації

Товариство з обмеженою відповідальністю «Укрзалізниця» - українське державне підприємство, акціонерне товариство починаючи з 2018 року, основною сферою роботи є перевезення залізничним транспортом. «Укрзалізниця» займає монопольне положення в залізничній сфері. [25]

Майновий комплекс сформований спадщиною СРСР, опинився на території України до моменту проголошення незалежності. 24 серпня 1991 року Верховна Рада УРСР прийняла Акт про Незалежність України, згідно з яким все майно, що знаходилося в межах кордонів колишньої УРСР, включаючи і залізні дороги, ставало власністю України. Єдиним винятком стала Південно-Східна залізниця, невеликий відрізок ділянки Гартмашевка - Чертково, який аж до ліквідації в 2018 році перебував у власності РЖД на орендованій у Міловського району Луганської області. [25]

В перехідний період управління залізницями було передано адміністрації Південно-Західної дороги. 14 грудня 1991 року Кабінет Міністрів України випустив постанову № 356, згідно до якого створювалася державна адміністрація залізничного транспорту України, що отримала в підпорядкування 6 державних залізниць. У 2015 перетворено в публічне акціонерне товариство «Українська залізниця». [25]

Укрзалізниця є публічним акціонерним товариством, що управляє залізничними перевезеннями спільного використання та врегульовує господарсько-виробничу діяльність залізниці. Укрзалізниця володіє Донецькою, Одеською, Південною, Львівською, Придніпровською та Південно-Західною залізницею та підприємствами що виконують перевезення вантажу та пасажирів.

Статистична інформація щодо залізниці:

- 26 дирекцій залізничних транспортувань
- 1614 станцій
- 120 головних вокзалів
- 43 вагонних депо
- 13 вагонних пасажирських депо
- 41 дистанція енергопостачання
- 50 локомотивних депо
- 66 дистанцій сигналізації та зв'язку
- 33 дистанції цивільних споруд
- 6-е місце в Європі і 12-е місце в світі за сукупною довжиною шляхів
- експлуатаційна протяжність головних ділянок - 22,3 тис.км
- розгорнута довжина ділянок - 24,1 тис.км
- електрифікованих ділянок - 9763 км (63%)
- парк вантажних вагонів – 132500
- парк пасажирських вагонів – 7025
- кількість фірмових пасажирських поїздів – 63
- парк тепловозів – 2447
- парк електровозів
- парк електровозів - +1547
- парк електропоїздів - 1547 секцій
- парк дизель-поїздів - 528 секцій
- середня чисельність працівників основної діяльності залізниць України - 385 тис. чол. [26]

У 2016 році "Укрзалізниця" з чисельністю персоналу близько 270 тис.Співробітників очолила рейтинг 500 найбільших компаній Центральної та Східної Європи за цим показником. «Укрзалізниця» має слідуєчі допоміжні підприємства та заводи: Гніванський завод залізобетону, Дарницький вагоноремонтний завод, Коростенський завод залізобетонних шпал,

Попаснянський вагоноремонтний завод, Кременчуцький завод залізобетонних шпал, Стрийський державний вагоноремонтне підприємство, Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал. Виробничі об'єднання:

- Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень;
- Український державний центр по експлуатації спеціалізованого рухомого складу "Укрспецвагон";
- ДП "Укрзалізничпостач";
- ДП "Вінницятранспрілад". [28]

Крім того, в складі "Укрзалізниці" працюють Центральна станція зв'язку, підприємства "Донбасшляхпостач" і "Укртрансфармація", Головний інформаційно-обчислювальний центр, Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень, ДП "Український центр механізації колійних робіт", Український центр по обслуговуванню пасажирів. [28]

Технічний стан підприємства незадовільний. До 2020 р спостерігалось входження українських залізниць в фазу системної кризи. Головними його особливостями були:

1. Висока зношеність тягового складу - середній знос становив майже 90%, на Донецькій і Придніпровській дорогах - майже 200%. Наприклад, середній вік електровоза на Донецькій залізниці становив 50,3 років, тепловоза - 30,5 років.
2. Висока зношеність вагонного парку - середній вік вагонів склав 28 років. Знос вантажних вагонів становив 89%.
3. Великі обсяги вибуття техніки - в 2018 р було списано 10% відсотків парку вантажних вагонів (10 тисяч одиниць), в 2019 р було списано 27% решти парку (ще 32 тисячі одиниць), а за підсумками 2020-го очікується списання ще 17 тисяч вагонів. Таким чином, до кінця 2020 р обсяг парку вантажних вагонів УЗ складе всього лише 100 тисяч одиниць. Таким чином, з січня

2019 р по січень 2020 року український вагонний парк скоротиться більш, ніж в два рази.

4. Невеликі обсяги закупівлі нового рухомого складу, з яким є ряд серйозних проблем. Яскравим прикладом є експлуатація швидкісних поїздів «Hyundai Rotem», які були закуплені дочірньою структурою УЗ «Українська залізнична швидкісна компанія» перед проведенням європейського чемпіонату з футболу 2012 р Перші поломки почали відбуватися ще взимку 2012 р а 12 лютого 2014 г. «Укрзалізниця» була змушена зупинити експлуатацію цих поїздів через наявність у них серйозних конструктивних недостатков. В березні за фактом експлуатації технічно несправних поїздів Генеральною прокуратурою України було порушено кримінальну справу. Незважаючи на численні запевнення відповідальних осіб в усуненні всіх несправностей, події з поїздами «Hyundai» продовжилися і в 2015 р
5. Висока зношеність залізничної інфраструктури.
6. Наслідком високого ступеня зносу стало зростання числа випадків відмови техніки, аварій, збільшення тривалість простоїв в ремонті, відповідно, собівартість експлуатації. [28]

Після політичної кризи 2017 року стан українських залізниць не поліпшився. На думку радника міністра інфраструктури А. Кави, «три чверті тепловозів на залізниці і кожен третій електровоз експлуатуються з простроченим ремонтом». За словами міністра інфраструктури України А. Пивоварського, технічний стан залізниці «жахливий», «більше 90% тяги в незадовільному стані. Близько 80% вагонів в незадовільному стані. А по полотну говорити навіть не буду. Через технічного стану полотна ми змушені пригальмовувати поїзда "Інтерсіті+" на деяких ділянках, на жаль. У нас швидкісний поїзд "Інтерсіті +" стає швидкісним, а просто міжміським». [27]

З проголошенням незалежності держави, постала проблема собівартості транспортувань. Ціни на продукти нафтопереробки були досить високими, що робило дизельну тягу не економічною. Найкращим та найвигіднішим варіантом було прийняття рішення урядом країни щодо електрифікації залізниць. Але наша місцевість має одну особливість – ще за часи Радянського союзу було електрифіковано окремі території по різному. [27]

З початком електрифікації вона була з напругою 3кВ. Спершу це були основні шляхи – Донбас, Криворіжжя, Львов, через КарАТські перевали, від Хакова до Придніпров'я та Криму. Далі частину залізничних шляхів держави було електрифіковано на струмі з напругою 25 кВ (висока напруга економить на електроматеріалах, зменшенню витрат на будівництві, а також передає більшу електричну потужність на локомотиви, що дозволяє перевозити більш важкі грузи і збільшити рух. Так було електрифікована центральна Україна (включно з Києвом), порти Одеси, Київ-Львів через Коростень, через Бердичів і Тернопіль. [25]

В теперішньому часі на залізничних ділянках встановлюють високу більш високу напругу (25 кВ). Але якщо треба електрифікувати певну територію в оточеній мережі з постійним струмом, то на цій площі потрібно використовувати знижену напругу. [25]

За часи Радянського Союзу та в перші незалежні роки перевезення на вику відстань були здійснені нічними поїздами. Кількість пасажирів В 1990-ті роки помітно впала. Поняття швидкісні і прискорені поїзди було пов'язано з Георгієм Кірпою. Такі вагони були в змозі перевезти в 2.5 рази більше пасажирів (68 місць), коли в той же час плацкартний мав тільки 54 місця за добу. Це помітно впливало на собівартість перевезень кращу сторону. [28]

Програму впровадження та запуску швидкісних поїздів було почато в серпні 2002го року, було запущено поїзд Київ – Харків, максимальна швидкість якого досягала до 140 км/год. До 2012 року поїзди були на двох напрямках – Київ – Дніпро та Київ – Харків. [28]

Для їх запуску було реконструйовано та електрифіковано інфраструктуру, повна перекладка залізничних шляхів, збільшення радіусу кривих. Також запустили нові вагони Крюківського вагонобудівного заводу і електровози ЧС7, ЧС8, ДС3. [28]

Окрім вище сказаних поїздів є також прискорені з максимальною швидкістю до 120 км/ год:

- Київ – Хмельницький
- Київ – Львів
- Київ - Кам'янець-Подільський
- Київ - Могилів-Подільський
- Київ – Вінниця
- Київ – Жмеринка
- Київ – Полтава
- Київ – Кременчук
- Одеса – Вінниця
- Харків – Кременчук
- Харків – Новоолексіївка

Більша частина транспортувань виконана поїздами в підвищеному рівні комфорту, частину з яких можна навіть порівняти з швидкісними. Хоча швидкість вітчизняних поїздів не може конкурувати з Західною Європою, але ціна є доступною для більшості верств населення. [28]

Значна частина перевезень виконується електропоїздами підвищеного комфорту, багато з яких за швидкістю можна порівняти з прискореними. Швидкісний рух України за швидкістю значно поступається Західній Європі. Але, з іншого боку, ціна доступна для всіх верств населення. [27]

Основна інформація про АТ Укрзалізниця

Повна назва - Публічне акціонерне товариство "Українська залізниця"

Скорочення - АТ "Укрзалізниця"

Код ЄДРПОУ - 40075815

Адреса - м. Київ, вул. Тверська,5

Поштовий індекс - 03151

Телефони - (044) 465-00-00, 465-00-30(044) 465-10-59, 465-32-44

Електронна скринька - uz@uz.gov.ua

АТ «Укрзалізниця» відповідає 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” 100% акцій належить державі. [25]

Для ефективної роботи товариства були створені відповідні органи

- колективні збори власників акцій - найвищий орган управління
- наглядова рада - орган, що захищає права акціонерів в межах законодавства
- дирекція - управляє повсякденною діяльністю Укрзалізниці
- ревізійна комісія - перевіряє фінансово-господарську діяльність [28]

Основна діяльність АТ Укрзалізниця:

1. Послуги з транспортування вантажу, багажу та пасажирів всередині країни та за кордон.
2. Послуги доступу до інфраструктури залізниць
3. Будівництво, ремонт та модернізування існуючих об'єктів інфраструктури.
4. Збереження та гарантування безпеки всіх вантажів та багажу.
5. Діяльність по ремонту таких об'єктів як вагони, контейнери, колісні пари та дезінфекція вагонів.
6. Продаж білетів, обслуговування клієнтів.
7. Послуги погрузки, вивантаження, прийняття, видача та зважування вантажу.

2.2 Фінансово-економічні показники

Фінансово-економічні показники були проаналізовані наступними методами:

1. Аналіз використаних основних (та оборотних) засобів підприємства.
2. Визначення кількості витраченого робочого часу та співвідношення з оплатою роботи.
3. Аналізування створених послуг, собівартості та прибутку від реалізації основної продукції
4. Фінансове положення підприємства.

В таблиці наведено основні свідчення щодо експлуатації основних та оборотних засобів - таблиця 2.2.1. [29]

Таблиця 2.2.1.

Експлуатація основних та оборотних засобів

Показник	2018	2019	2020	Відхилення 2020 р. до 2019 р.	
				Абсолютне, тис. грн.	Відносне, %
1	2	3	4	5	6
Фондомісткість	1,89	3,52	3,86	0,34	10
Фондоозброєність	382,7	443,39	505,2	61,81	14
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,08	0,7	0,6	-0,1	-14
Коефіцієнт оновлення основних фондів	0,01	0,01	0,02	0,01	100
Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,0002	0,00001	0,00003	0,00002	200
Фондовіддача	0,54	0,28	0,26	-0,02	-7
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	1,56	0,20	0,42	0,22	112
Абсолютна сума прибутку на одну гривню основних засобів	-0,05	-0,01	0,0003	0,01	-97

Джерело: [29]

Варіабельність свідчень щодо використання основних та оборотних засобів показана на рис 2.1.1. [29]

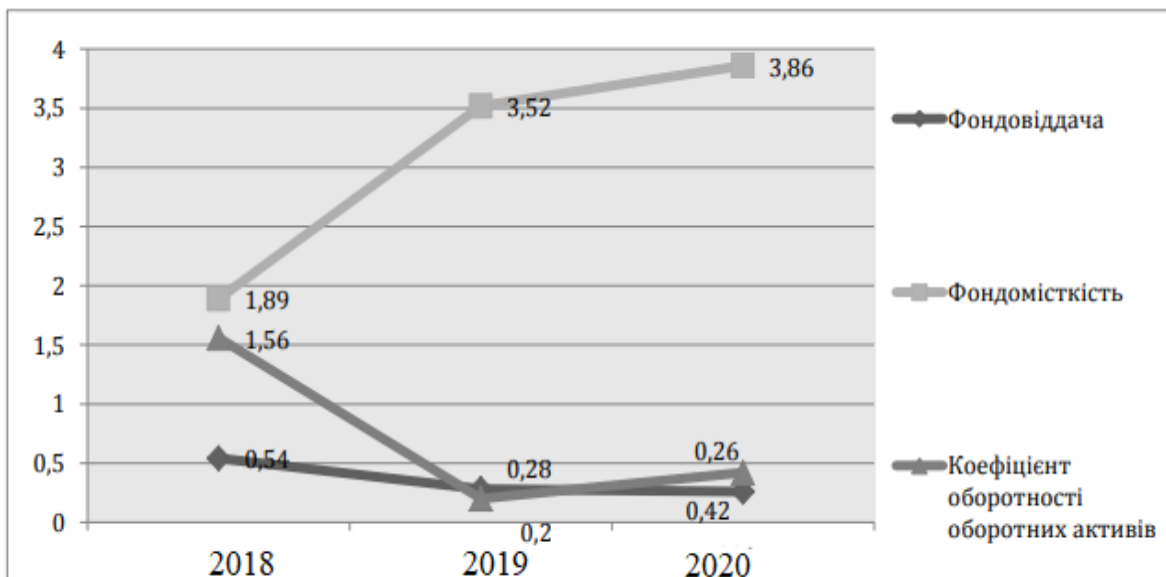


Рис 2.2.1. Варіабельність свідчень щодо використання основних та оборотних засобів

Отже розбираючи дані таблиці 2.2.1 можна виділити такі результати:

- підприємство має невисокі значення коефіцієнта зносу в 2019 та 2020 роках. Це значить, що підприємство не звертає достатньої уваги на переобладнання і реорганізацію основних засобів. Доказом цього є коефіцієнт оновлення, який визначає кількість вкладень і розташовується на критичному рівні.

Для вдосконалення власного матеріально-технічного стану, підприємству потрібно щороку поновлювати величезну частку його основних засобів, шляхом придбання основних засобів, модернізації та реконструкції.

Динаміка показників АТ «Укрзалізниця» в 2018-2020 роках демонструє зворотний підсумок нормам: скорочення фондівіддачі кожного року і підйому фондомісткості, що вважається найвищою мірою несприятливої спрямованістю. В даний момент в 2020 фондівіддача досягла дуже низької позначки за 2018-2020 роки, фондомісткість виросла практично на 10%, втім фактичні показники все ще не вважається свідченням дієвої роботи даної фірми. [30]

Аналіз може вказувати на те, що в даний момент на підприємстві високий рівень фондоозброєності трудящих. Втім його нарощування напротязі 2018-2020 років відбулось не крізь оновлення провідних фондів, а лише тільки за рахунок зменшення кількості співробітників.

Щодо позитивних тенденцій застосування оборотних фондів, можна відзначити що оборотні активи фірми за звітний етап (2020) здійснили 0,42 обороти. Ще напротязі минулого року цей показник мав несприятливу динаміку. Скорочення цього коефіцієнта говорить про уповільнення обороту оборотних коштів. [30]

Аналізування трудових ресурсів і витрат на плату праці за 2018-2020 роки представлено в табл. 2.2.2. [29]

Таблиця 2.2.2.

Аналіз трудових ресурсів і витрат на оплату праці.

Показники	2018	2019	2020	Відхилення 2020р. до 2019	
				р.	
				Абсолютне, тис. грн	Відносне, %
1	3	4	5	6	7
Середньооблікова чисельність працівників, осіб	274148	293799	279659	-14	-5
Фонд оплати праці, тис. грн.	22398887	31973995	25665850	-63	-20
Продуктивність, тис. грн./особу	81,70	108,83	91,78	-17,05	-16
Питома вага фонду оплати праці в собівартості, %	50	50	38	-0,12	-24
Коефіцієнт плинності кадрів, %	34,5	20,1	28,3	14,2	71

Джерело: [29]

Отже, середньооблікова кількість за 2020 рік склала 279 659 осіб. В порівняно з 2019 роком скорочення числа трудящих фабрики сталося на 14 осіб (на 5%). Напротязі 2018-2020 років коефіцієнт плинності кадрів був нестабільний. Величина фонду оплати праці у звітному періоді була нижча на 20% або ж 63 тис. грн в порівнянні з 2018 роком.

На сьогоднішній день склад середньооблікової кількості персоналу складає: менеджери - 7,6%, майстри - 6,9%, фахівці - 13,7%, тех. службовці - 5,9%, робітничі сфери сейлінгу та послуг - 8,9%, кваліфіковані робітники - 0,4%, кваліфіковані робітники з інструментарієм - 26,5%, оператори і збирачі оснащення і машин - 22,8%, звичайні позиції - 7,3% [29].

З вищесказаного можна зробити заключення, що оператори і збирачі оснащення і машин займають найбільшу частку в структурі персоналу.

Головний елемент аналізу фірми – це розгляд структури собівартості та реалізування послуг. Спершу проаналізуємо собівартість послуг АТ «Укрзалізниця» за 2018-2020

В таблиця 2.2.3. зображено рух структури собівартості надання пропозицій АТ «Укрзалізниця» за 2018-2020 роки.

Таблиця 2.2.3.

Структура собівартості надання пропозицій

Склад витрат, % від загальної собівартості	2018	2019	2020
1	3	4	5
Матеріальні витрати	27,4	31,3	29
Витрати на оплату праці	35	29,5	37,3
Відрахування на соціальні заходи	18	6,6	7,7
Амортизація	18	27,5	20,7
Інші витрати	5	5,1	5,3
Всього	100	100	100

Джерело: [20]

Згідно з таблицею, найбільшу долю займають матеріальні витрати та витрати на оплату праці. Далі потрібно проаналізувати кількість реалізованих послуг. В таблиці 2.2.3 зображено відсоткове співвідношення реалізованих послуг АТ «Укрзалізниця» за 2018-2020 роки в відсотках.

Таблиця 2.2.3.

Співвідношення реалізованих послуг

Основний вид продукції	Од. виміру	Обсяг реалізованих послуг		
		2018	2019	2020
Вантажні перевезення (вантажобіг тарифн.+ робота по переміщенню порожніх приватн. та аренд.вагонів)		80	82,1	81,3
Пасажирські перевезення		10	9,9	9,9
Реалізація послуг з допоміжного виробництва		10	8	8,8

Джерело: [30]

Отже, згідно з таблицею динаміка показників значно не змінилась, переважають вантажні транспортування, що складають 81,3%, за цей час як пасажирські перевезення і здійснення пропозицій залишаються в межах 8-10%.

Для оцінки комплексного фінансового стану фірми в наступних таблицях показано свідчення щодо фінансової стійкості та ліквідності. Ці відомості представлені в табл. 2.2.5. та табл. 2.2.6. [31]

Таблиця 2.2.5.

Характеристики ліквідності АТ «Укрзалізниця»

Показники	2018	2019	2020	Відносне відхилення 2020 р. до 2019 р., %	Нормативне значення
1	3	4	5	6	7
Коефіцієнт покриття	0,41	0,54	0,65	20	1,5-2,5, але не менше 1
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,25	0,33	0,29	-12	Більше 0,6
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,16	0,22	0,22	0	Більше 0,2-0,3

Джерело:[30]

Згідно результатам аналізу ліквідність підприємства має несприятливий стан. Всі показники нижче норми. Це означає, що потреба в коштах більша за їх надходження.

Таблиця 2.2.6.

Характеристики економічної стійкості АТ «Укрзалізниця»

Показники	2018	2019	2020	Відносне відхилення 2020 р. до 2019 р., %	Нормативне значення
1	3	4	5	6	7
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	0,78	0,79	0,8	0,01	Більше 0,5
Коефіцієнт фінансової залежності	0,26	0,28	0,27	-0,04	Менше 2
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними запасами	-1,41	-0,85	-0,54	-0,36	Вище 0,1
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-0,08	-0,06	-0,04	-0,33	Більше 0,2
Коефіцієнт фінансового левериджу	0,09	0,03	0,01	-0,67	Менше 1

Джерело: [30]

Підсумки характеристик економічної стійкості слідуючі: практично всі з них присутні в межах норми, не рахуючи коефіцієнта забезпеченості власними оборотними запасами та коефіцієнту маневреності власного капіталу, які представлені з невеликими відхиленням. Показники вказують на те, що частка власного капіталу для оплати діяльності є недостатньою.

Основним показником, що потрібно розглянути – є рентабельність.

АТ «Укрзалізниця» 29 квітня 2020 відобразила на офіційному сайті консолідовану фінансову звітність Товариства за 2019, що була підтверджена провідною міжнародною аудиторською компанією Ernst & Young. [31]

Загалом АТ «Укрзалізниця» досягла фінансових результатів в 3 млрд грн. Показник EBITDA за підсумками минулого року досяг 17.3 млрд грн, що на 6% вище, ніж в 2018 році. При цьому дохід від реалізації продукції Укрзалізниці в порівнянні з попереднім періодом збільшився на 8,4% - до 90,4 млрд грн. Найбільша частка (91%) в структурі доходу від реалізації продукції - це доходи від перевезень вантажів і пасажирів, в 2019 році склали 82,4 млрд грн. [31]

Протягом 2019 компанія погасила 60% основної суми (300 млн дол. США) за єврооблігаціями, випущеними в 2013 році. А випуск єврооблігацій 2024 переміг в номінації «Корпоративні облігації року в регіоні СЕЕМЕА» в липні 2019 року. Також потрібно зазначити, що введення в минулому році важливих заходів для збільшення рівня прибутковості і підвищення прозорості бізнесу, розподілу вагонів, оренди майна та продажу металобрухту було впроваджено через систему Prozorro.Продажі. [31]

2.3 Аналіз ефективної логістичної діяльності АТ «Укрзалізниця»

Для опису продуктивності логістичної роботи фірми можна використати наступні критерії:

- Характеристика прибутку від логістичних операцій;

- Характеристика кількості персоналу, задіяного в логістиці;
- Характеристика рівня розвитку логістичної діяльності фірми

При розрахунку вищевказаних критеріїв застосовувалися статистична інформація відділення «Центр транспортної логістики» по прийдешнім відділенням - «Львівська залізниця», «Одеська сталева », «Південна сталева проїжджа частина», «Південно-Західна залізниця», «Придніпровська залізниця», «Донецька залізниця». До основних видів роботи відділень входять:

- надання пропозицій по організації транспортування вантажів;
- організування логістики в сфері послуг щодо транспортування вантажів з/д транспортом, інформаційних та додаткових пропозицій;
- здійснення рекламної стратегії і тарифної політики "Укрзалізниця";
- проведення договірної роботи з покупцями транспортних послуг;
- планування і впровадження перевезень в установленому порядку;
- проведення розрахунків з покупцями на основі угод щодо послуг, пов'язаних з транспортуванням вантажів;
- пропозиція транспортно-експедиційних пропозицій при транспортуванні вантажів;
- організація інформаційного супроводу;
- організування транспортування вантажів з/д транспортом з кооперацією з іншими типами транспорту; [32]

Перший аспект щодо оцінки доходу від логістичної діяльності зображено в табл. 2.3.1. з часткою чистого доходу.

Таблиця 2.3.1.

Ступінь прибутковості логістичної роботи фірми за 2018-2020 роки

Показник	Од.вим іру	Динаміка в роках			Відносне відхилення 2020 до
		2018	2019	2020	

					2018
Чистий дохід від реалізації послуг з вантажних перевезень	тис. грн	48773885,097	55426318,546	60111716,76	8,46
Чистий дохід по підприємству в цілому	тис. грн	60125598	66570164	73938151	11,07
Рчд від логістичної діяльності	%	81,12	83,26	81,30	-2,35

Джерело: [33]

В таблиці бачимо, що частка прибутків від транспортної діяльності в структурі чистого доходу АТ «Укрзалізниця» досить висока – вона займає більше 80% всього чистого доходу. У 2019 році ступінь прибутків від логістики склав 83,26%, власне що вважається 2,35% більше за 2020 рік. В заключення можемо підтвердити потребу аналізу логістичної діяльності УЗ задля визначення впливу на рівень чистого доходу.

Далі розглянемо оцінку рівня розвинення логістики на підприємстві на базі визначення частки персоналу логістичної служби у спільній структурі кадрів. Обчислення наданого показника зображені в табл. 2.3.2.

Отже, не звертаючи уваги на скорочення числа співробітників в 2020 році на 15 688 чоловік в порівнянні з 2019 роком, співробітники в сфері логістики потроху зростають. Порівняльний показник приросту склав 3,45% в 2020 році в порівнянні з 2019 роком.

Таблиця 2.3.2.

Оцінка рівня розвинення логістики

Рік	К-кість працюючих в логістиці	Загальна к-кість працівників на підприємстві	% логістичного персоналу

2018	65,236	269,831	22,2
2019	63,119	293,799	22,7
2020	63,084	278,111	22,68

Джерело: [34]

Наступний аспект полягає в розрахунку показників продуктивності функціональних напрямків. Він дозволяє проаналізувати загальне положення роботи логістичного відділу на базі розрахунків ефективності застосування ресурсів. У випадку з Укрзалізницею потрібно застосовувати якісні показники роботи вагонів, в які входять оборот вантажних вагонів і основна чисельність робочого парку.

Обчислення обороту і продуктивності вантажних вагонів в 2018-2020 представлені в табл. 2.3.3. [32]

Таблиця 2.3.3.

Оборот і продуктивність вантажних вагонів

Показник	Одиниця виміру	2018	2019	2020	Відхилення %
Оборот вантажн. вагону	Доба	9,6	9,56	9,26	-2,82
Середньодобова продуктивність	Тис.т/ км	3641	3591	3821	6,40

Джерело: [32]

Для більш повного аналізу створимо зіставлення фактичних характеристик з плановими за даний етап в табл. 2.3.3. Інформація щодо планових показників була взята з аналітичних довідок щодо виконання плану в 2018-2020 роки, яка знаходиться на офіційному веб-сайті фірми. [30]

Таблиця 2.3.3.

Реалізація плану обороту і продуктивності вантажних вагонів АТ "Укрзалізниця" за 2018-2020 роки

Показник	2018	2019	2020	Відхилення, %
Оборот в. вагона	100,5	108,8	95,8	-11,95%
Середньодобова продуктивність	104,3	107	97,6	-8,79%

Джерело: [30]

Оборот вантажного вагона демонструє час витрачає вагон на абсолютний цикл роботи. Продуктивність вантажного вагона демонструє, як чисельність т-км нетто робить в день в середньому 1 вагон парку.

Аналізуючи фактичне і планове виконання обох характеристик, можливо побачити швидкий підйом в 2018 і 2019 роках - є перевиконання плану на 5-8 процентних пунктів, далі бачимо негативну тенденцію невиконання на 4,2% і 2,4% в 2020 році.

Далі потрібно аналізувати парк вагонів в їх кількості, що було зображено в табл. 2.3.3. [33]

Таблиця 2.3.3.

Кількість вагонів в робочому парку 2017-2019 роках

Показник	Одиниця виміру	2017	2018	2019	Відхилення, %
К-кість вагонів	вагон	143312	140983	142547	1,11
Виконання плану	%	99,3	98,4	102,4	4,07

Джерело: [33]

Динаміка в роках демонструє, що в 2019 році сталося перевищення плану на 2,4%, власне що вважається позитивною спрямованістю в дієвому застосуванні робочого парку вагонів ВАТ «Укрзалізниця».

Цим чином, можна зробити висновок, власне що частина прибутків від логістичної роботи в спільній структурі чистого доходу АТ «Укрзалізниця» значно висока - вона становить більше 80%. У 2018 році ступінь прибутків від логістичної роботи склав 83,26%, що вважається на 2,35% більше за 2019 рік.

Як висновок можна довести необхідність аналізування логістичної роботи АТ «Укрзалізниця» через високий вплив на ступінь чистого доходу фірми.

Ще важливо зазначити, що ступінь логістизації персоналу в 2018 році піднявся до 22,7% і залишається практично незмінним в напрямок 2019 року. Оборот і продуктивність вантажного вагона АТ «Укрзалізниця» в 2019 році мають відхилення на 4,2% і 2,4% відповідно. Отже, функціональні напрями логістичної роботи АТ «Укрзалізниця» досить нестабільні, в наслідок цього потрібно розробити програми щодо підвищення ефективної логістичної діяльності Укрзалізниці.

2.4 Переваги і недоліки в умовах монополії

Конкуренція - це певне змагання між учасниками-підприємствами задля кращих умови створення, купівлі і продажу товарів та продукції. Розрізняють досконалу і недосконалу конкуренцію. [35]

Досконала конкуренція - це змагання численних виробників, створюють приблизно однакові обсяги ідентичною (абсолютно замінної) продукції. [35]

Недосконала конкуренція відрізняється від досконалої обмеженим впливом монополій і держави. На рис 2.4.1 зображено види конкуренції. [35]

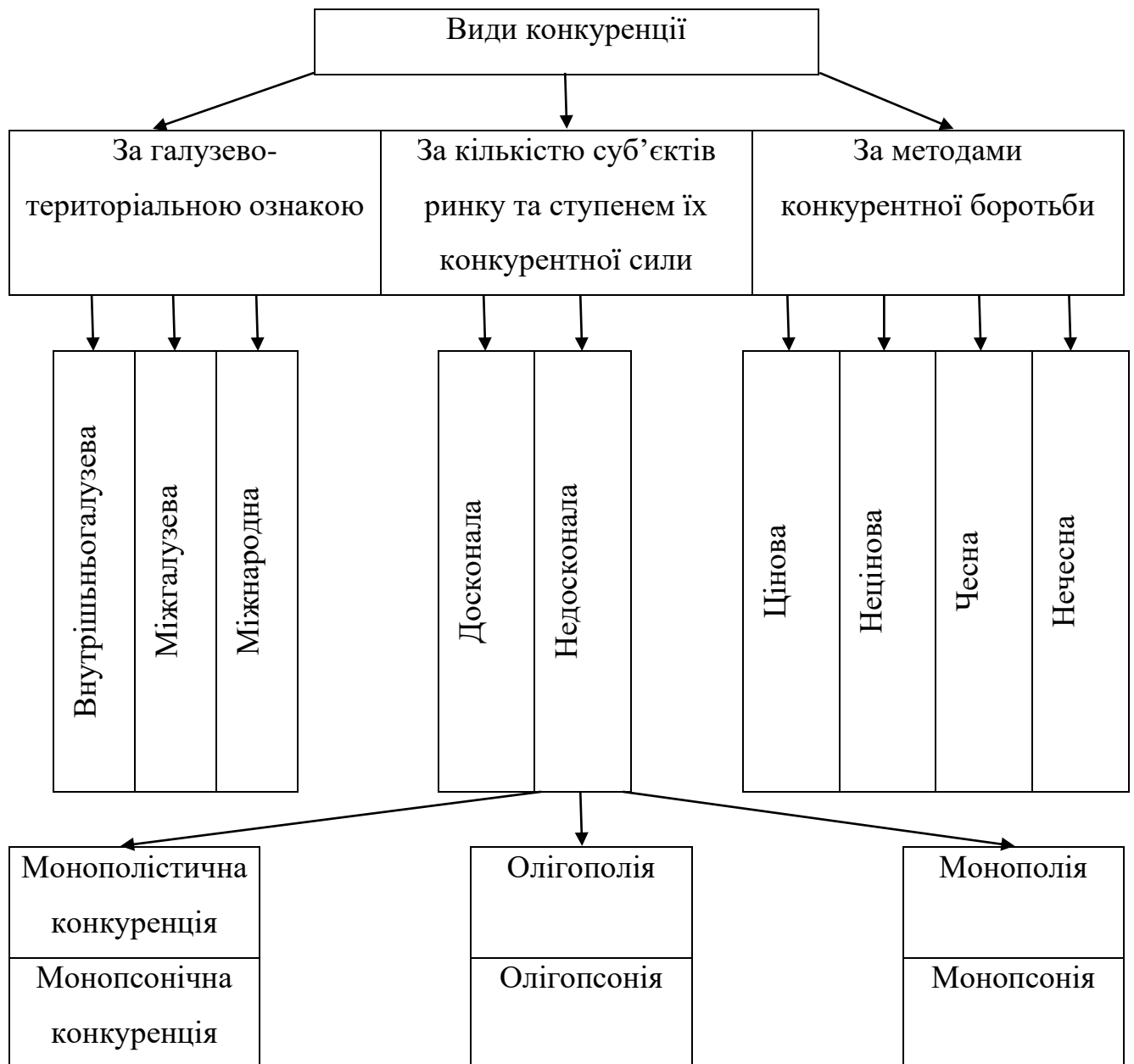


Рис. 2.4.1 Види конкуренції.

Всі підприємства працюють в конкурентних умовах. Конкуренція - основа механізму товарного виробництва і ринкового господарства. Характеристика основних моделей ринку описана в таблиці 2.4.2. [36]

Таблиця 2.4.1.

Характеристика основних моделей ринку

Ознаки	Моделі ринку			
	Досконала конкуренція	Недосконала конкуренція		
		Монополістична конкуренція	Олігополія	Чиста монополія
Кількість фірм	Безліч	Багато	Декілька	Одне підприємство
Тип продукції	Однорідна, стандартизована	Уявна або дійсна диференціація	Однорідна або диференційована	Унікальна продукція
Ступінь контролю над ціною	Контроль відсутній	Слабкий, незначний контроль	Частковий контроль	Високий ступінь контролю
Умови вступу в галузь	Обмежень немає, рівний доступ до інформації	Відносно легкі, задовільний доступ до інформації	Обмежений доступ на ринок і до інформації	Доступ на ринок блокований
Нецінова конкуренція	Відсутня	Використовуються реклама, торгові марки і товарні знаки	Використовується в значній мірі	Створення сприятливого іміджу фірми
Приклади	Фермерські господарства	Роздрібна торгівля, виробництво одягу, взуття, косметики, меблів	Автомобілебудування, авіаційна, хімічна, нафтова, електронна промисловість і т.д.	Електричні і газові, місцеві телефонні компанії і т.д.

Джерело: [36]

Монополія - це ринкова структура, що характеризується єдиним продавцем, який продає на ринку унікальний товар. На монопольному ринку

продавець не стикається з конкуренцією, оскільки він є єдиним продавцем товару, який не може замінити його. [36]

Монополії, як правило, вважаються поганою річчю в сучасній економіці, оскільки вони можуть закрити ринок. Це означає, що бізнес, який володіє монополією, може по суті брати все, що вони хочуть, за свої товари чи послуги, оскільки вони знають, що люди змушені платити цю ціну, щоб отримати те, що їм потрібно. Однак у певних ситуаціях монополія може також мати конкретні переваги, які також допомагають споживачеві. [35]

Ринок монополії існує тоді, коли є величезна кількість покупців, але невелика або дуже обмежена кількість продавців на ринку. Як і будь-яка інша структура ринку, монопольний ринок має свої переваги та недоліки як для покупця, так і для продавця. [35]

До переваг монополії можна віднести

- Стабільність цін. На монопольному ринку ціни більшу частину часу стабільні. Це трапляється тому, що на ринку задіяна лише одна фірма, яка встановлює ціни, якщо і коли це хочеться. В інших типах ринкових структур ціни не є стабільними і, як правило, є еластичними внаслідок існуючої конкуренції, але на монопольному ринку це не так, оскільки конкуренція є незначною або взагалі відсутня. Джерело доходу для уряду: уряд отримує дохід у формі оподаткування від монопольних фірм.
- Великі прибутки: через відсутність конкурентів, що призводить до великої кількості продажів, монопольні фірми, як правило, отримують надприбутки від своєї діяльності. Отриманий величезний прибуток може бути використаний у таких сферах, як випуск інших продуктів, проведення досліджень та розробок, серед іншого, що може бути корисним для фірми. Фірми-монополісти пропонують деякі послуги ефективно і ефективно. [36]

Основні недоліки слідує:

- **Експлуатація споживачів.** Монопольний ринок найбільш відомий своєю експлуатацією. Насправді немає конкуруючих товарів, і як результат, споживач отримує необроблену угоду за кількістю, якістю та цінами. За бажанням фірмі буде легко виробляти товари нижчої чи неякісної якості, оскільки в кінці кінців вони добре знають, що товари будуть придбані, оскільки на вже наявному ринку немає конкуруючих товарів.
- **Незадоволені споживачі.** Споживачі отримують продукт з монопольного ринку як правило не якісний. Тому не дивно бачити дуже незадоволених споживачів, які часто скаржаться на товари фірми.
- **Більш високі ціни.** Відсутність конкуренції на ринку означає відсутність таких речей, як цінові війни, які могли б принести користь споживачеві, і в результаті цієї монополії фірми, як правило, встановлюють вищі ціни на товари та послуги, що створює незручності для покупця.
- **Цінова дискримінація.** Фірми-монополісти також іноді відомі практикою цінової дискримінації, коли вони встановлюють різні ціни на один і той же товар для різних споживачів.
- **Слабкі товари та послуги:** Конкуренція є мінімальною або повністю відсутня, і як така, фірма-монополіст може охоче виробляти нижчі товари та послуги, оскільки, врешті-решт, вони знають, що товари не зможуть продати. [36]

З самого витoku своєї суверенності, однією з ключових цілей України було зниження впливу монополій на економіку країни і формування результативної ринкової економіки. Українські монополісти хоч і ніяк не порушують законодавство, проте дуже часто зловживають власним становищем. Але першість монополіста на ринку робить його найбільш

функціональним в інноваційному плані. Він також має вищі зарплати і ще потенціал з метою інвестування, ніж в умовах конкурентної боротьби. [36]

В Україні примітним зразком природних монополій вважається комунальні обслуговування - поставки вода, газу і електрики. Подібні комунальні підприємства сформовані з метою задовольнити потреби жителів, проте їх робота безприбуткова, також в даний час вони переживають занепад, подолати яку можливо тільки з підтримкою нових законів про місцеве самоврядування та результативне використання їх в практиці. [37]

У кореспонденції з Законом України "Про природні монополії", природна монополія - це стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на ринку є результативним за умови відсутності конкурентної боротьби через науково-технічних відмінних рис виготовлення (в зв'язку з істотним скороченням витрат на виготовлення в міру збільшення обсягів виробництва), а продукти, які виробляються суб'єктами природних монополій ніяк не зможуть бути заміщені іншими продуктами. В зв'язку з цим, потреба на наданому товарному ринку менше залежить від зміни вартості на ці продукти або послуги, ніж потреба на інші продукти або послуги. [37]

АТ "Укрзалізниця" – один з найбільш помітних прикладів природних монополій у Україні та монополіст в далеких перевезеннях пасажирів. Це надає шанс фірмі регулярно збільшувати вартості на квитки. Так як АТ "Укрзалізниця" - це природна монополія, їй ніяк не загрожує конкурентна боротьба. Це пов'язано з тим, що доступ в цю область має дуже високу вартість, щоб трейдерів привернув такий проект. Вкладати ресурси в новітні рейки – дуже не дешево. Подібне повторення нерентабельно також для спільноти у цілому. Наприклад, будь-яке містечко має трубопровід. Для того, щоб створити ще один трубопровід необхідні величезні ресурси, а вигода з нього мінімальна. Невеликими суперниками залізничного транспорту в Україні є авто і авіаційна сфери. Візьмемо в якості зразка дистанцію зі Львова в столицю. Подолати її літаком вийде в 9 разів дорожче, ніж у плацкартному вагоні залізничного транспорту, також в 6 разів дорожче, ніж у купейному вагоні. Автобусом

подолати цю дистанцію вдасться приблизно в 3 рази дорожче ніж у плацкарті, або в 2 рази дорожче, ніж в купе. [37]

Перебуваючи основним перевізником продуктів і пасажирів, АТ "Укрзалізниця" вважається монополією. До сих пір залишається дискусійні питання про необхідність реформ, націлених на запобігання монополізму, так як є велика кількість аргументів проти формування конкурентної боротьби в даній сфері економіки. [35]

Шляхом реструктуризації Укрзалізниці можливо сформувати на ринку залізничних перевезень безперешкодну конкурентну боротьбу і притягнути інвестиції. Але в даному випадку є загроза некерованого збільшення тарифів в транспортуванні. У статусі монополії УЗ не припиняє діяти не тільки тому, що це рентабельно їй самій, але також в силу власних безумовно позитивних якостей. Таким чином, в умовах трансформаційної економіки в Україні вона в значній мірі виконувала і продовжує виконувати функції урядового органу в області реалізації своєрідних послуг для економіки держави, але також надання та доступності послуг для жителів. [37]

Але, добре знайомі і труднощі, пов'язані з функціонуванням "Укрзалізниці" в якості монополії. Її урядове положення передбачає врегулювання характеру діяльності та матеріально-технічного забезпечення. Тим самим пригнічується фінансова незалежність і пропадають стимули до найбільш результативної діяльності. Крім цього, монополія має можливість вдосконалити власне економічне становище за рахунок решти економіки шляхом зрівнювання динаміки їх цін. [35]

У травні 2018 року АТ "Укрзалізниця" не змогла реалізувати платежі заосновною сумою з певними кредитними угодами. Це призвело до перехресного невиконання обов'язків згідно з іншим кредитам, в тому числі позики на суму \$ 500 млн, зі ставкою 9,5% і терміном погашення в 2019 році. [37]

Зараз АТ "Укрзалізниця" збирається обговорити з кредиторами реструктуризацію боргів на суму 32 мільярди гривень. Все це свідчить про

дефолт. Першопричиною цього стали суттєві зменшення обсягів вантажообігу, що вважається результатом тяжкої ситуації в державі. Війна стала прикриттям для держслужбовців, які відвертають погляд на істотні труднощі в роботі залізниці, такі як непрозорість ведення господарської діяльності, коли за зростання тарифів, якість послуг залишається колишньою. У 2017 р ціна на транспортування пасажирів виросли на 21%. Наступного року тільки в 1 півріччі ціна квитків збільшилася на ті ж 21%. [36]

Спрямованість до збільшення ціни пасажирських перевезень безперервна. Те ж відноситься і до фрахтових транспортувань. З 2016 року ціна вантажних перевезень збільшилася в 82,9%. Фактором дефолту стали різноманітні умови, як, наприклад, втрата контролювання над Донецькою залізницею, на яку доводилося $\frac{1}{2}$ всієї завантаження АТ "Укрзалізниці", а ще занепад ліквідності і стагнація економіки, так як більш $\frac{2}{3}$ боргу компанії номіновані в \$. [37]

Не так давно Міністерство показало стревоженість важкою обстановкою, дефолтом УЗ. Вони переконані, що АТ "Укрзалізняця" проведе реструктуризацію свого боргу. В судження експертів, технічна неплатоспроможність здатна негативним способом вплинути на переговори згідно реструктуризації внутрішнього боргу. Втрата контролю над Донецькою залізницею ще більш ускладнює обстановку. Можливо допустити також наступну присутність негативних ситуацій, пов'язаних із заборгованістю залізниці. [37]

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

3.1 Основні напрямки покращення ефективної логістичної діяльності

Як свідчить європейський досвід реформування залізничного транспорту при переході на вертикально-інтегровану модель управління залізничним транспортом виникає необхідність значного підвищення ефективності управління виробничими та економічними процесами в його галузевих господарствах.

Ці вимоги обумовлюють необхідність підвищення науково-технічної підтримки прийнятих рішень щодо реформування залізниць України та впровадження заходів з інноваційного розвитку залізничного транспорту. Вирішення цих завдань забезпечить конкурентоспроможність і розвиток залізниць країни для задоволення потреб економіки держави і населення в якісних транспортних перевезеннях в міжнародному та внутрішньодержавному сполученні. [38]

Реформування залізниць України і її перехід на вертикально-інтегровані процеси управління галузевими господарствами передбачає їх рішучий перехід до інвестиційно-інноваційних моделей розвитку, з обов'язковою концентрацією ресурсів цих господарств на найбільш ефективних напрямках і проектах розвитку, з застосуванням нових принципів формування і розподілу доходних надходжень і підвищенням ефективності використання наявних засобів, зі створенням умов для залучення додаткових інвестицій. [39]

Реалізація цих заходів передбачає проведення переозброєння галузевих господарств новими високотехнологічними, наукомісткими засобами виробництва, застосування проривних технологій, сучасного інноваційного рухомого складу і обладнання, що обумовлює необхідність поетапного збільшення обсягів фінансування відповідних науково-дослідних, дослідно-конструкторських робіт в галузі. При цьому зрозуміло, що вибір пріоритетності наукових досліджень і науково-технічних програм, спрямованих на

інвестиційно-інноваційну модель розвитку залізниць України, є найважливішим завданням сьогодення. [39]

З огляду на результати проведеного аналізу основних векторів розвитку залізних доріг Західної Європи, Росії та Китаю, а також висновки Білої книги Євросоюзу в області європейської транспортної політики, аналогічні документи Міністерства інфраструктури Японії можна зробити висновок, що в основу основних напрямків науково-технічного розвитку залізничних компаній закладені вісім головних напрямків:

- структура менеджменту перевізним процесом і логістична діяльність, інноваційний рухомий склад
- сучасна програма управління і підтримка безпечного руху поїздів
- інфраструктура
- високошвидкісний рух
- покращення стабільності роботи
- підвищення експлуатаційного ресурсу технічних коштів
- збільшення економічної ефективності основної діяльності
- корпоративна система управління рівнем якості робіт. [39]

Реалізація цих напрямків дозволяє в значній мірі забезпечити досягнення концептуальної мети реформування ринку, якісних і конкурентоспроможних транспортних послуг, повністю задовольняють потреби суспільства в вантажних і пасажирських перевезеннях.

При цьому, важливе значення у вирішенні вище зазначених цілей має дієвий механізм ціноутворення, який за останній ряд років через зміни структури перевезень і обсягів вантажообігу, значно знизив можливості перехресного субсидування витрат між класами вантажів.

Так, з моменту вступу в силу чинного прейскуранта істотно змінилася структура вантажообігу, а саме скоротилася частка перевезення масових вантажів, в тому числі кам'яного вугілля на 27%, чорних металів - на 14%,

хімічних і мінеральних добрив - на 17,7%, коксу - на 24%, металобрухту майже в 2 рази.[38]

Зокрема, зросла частка перевезення залізної руди на 48%, зерна і продуктів перемолю - в 2,8 рази, будівельних вантажів на 9,3%. Усе це наочно свідчить про те, що існуюча тарифна система не відповідає структурі вантажоперевезень, що обумовлює необхідність наукового обґрунтування зміни тарифної системи, поряд з впровадженням нових технологічних рішень, для збереження обсягу перевезених вантажів, з урахуванням платоспроможності замовників послуг. Нові тарифні умови повинні відповідати сучасним реаліям галузі, сприяти оптимізації транспортного навантаження на користувачів і підвищенню конкурентоспроможності залізниці в боротьбі за вантажі, для яких залізничне перевезення не є єдиним видом транспорту. [39]

Вони повинні передбачати в своїй структурі інвестиційну складову як джерело оновлення рухомого складу. Наступним стратегічним напрямком науково-технічної діяльності АТ «Укрзалізниця» є автоматизація системи управління залізничним транспортом на основі нових інформаційних технологій, а також раціональне розвиток його інфраструктури відповідно до потреб економіки та суспільства на основі модельно-прогнозного підходу.

Важливе значення в стратегічному напрямку інноваційної політики АТ «Укрзалізниця» має розвиток високошвидкісного і швидкісного руху. Цей напрямок має стати каталізатором застосування принципово нових проривних технологій і технічних рішень. У свою чергу це обумовлює необхідність дослідження і розробки принципово нової нормативної бази, впровадження найсучасніших технологій діагностики, нових методів обслуговування і утримання об'єктів інфраструктури, створення сучасних, повністю відрізняються від існуючих, систем управління рухом високошвидкісних поїздів.

Наступним напрямком інноваційної політики АТ «Укрзалізниця» повинна стати розробка технічних вимог на локомотиви, мотор-вагонний рухомий склад, вантажні та пасажирські вагони нового інноваційного

покоління, які повинні базуватися на застосуванні найсучасніших вітчизняних технічних розробок в поєднанні із залученням передових іноземних технологій, які забезпечать більш високий коефіцієнт корисної дії цього рухомого складу, яке споживає менше енергоресурсів і більш повно задовольняє вимогам безпеки перевезень і охорони навколишнього середовища.

Вкрай важливим стратегічним напрямком інноваційної політики АТ«Укрзалізниця» представляється реалізація програми ресурсозбереження, яка повинна бути спрямована на підвищення економічної ефективності основної її діяльності на основі підвищення продуктивності праці, впровадження енергозберігаючих технологій, організації великовагового руху, підвищення дільничної та маршрутної швидкості вантажного руху, за умови підвищення надійності та безпеки застосовуваних технічних засобів. [38]

У практичній розробці стратегічних напрямків науково-технічного розвитку АТ «Укрзалізниця», що забезпечують динамічний і стійке економічне зростання, шляхом диверсифікації української промисловості і посилення факторів інноваційного розвитку необхідно більш активно застосовувати новітні матеріали і сучасні технічні рішення. В першу чергу, це кінцеві продукти нанотехнологій, композитні матеріали стали для колісно-рейкового виробництва, аморфні стали для електричних виробів, а також системи цифрового зв'язку, супутникові технології для вирішення завдань управління перевізним процесом і ряд інших інноваційних рішень.

Реалізація інноваційної політики дозволить АТ «Укрзалізниця» зайняти передові позиції на ринку транспортних послуг. При цьому, з огляду на специфічні особливості функціонування залізничного конвеєра багато транспортних вчені, аналізуючи процеси реформування цієї важливої сфери економіки, постійно підкреслюють, що при проведенні структурної реформи треба гнучко поєднувати ринкові механізми з методами централізованого управління перевезеннями, для збереження цілісності транспортної системи, з обов'язковим переходом на нові технології в організації та управлінні перевезеннями.

Це одна з необхідних умов реалізації директив ЄС по залізничному транспорту. Однак, в умовах, що склалися для економічного становища України, тільки підйом реального сектору економіки та збільшення попиту на перевезення дозволять в короткі терміни створити ефективні джерела дозволяють забезпечити масштабне залучення фінансових коштів в розвиток і модернізацію залізничної галузі. [38]

Досвід проведення транспортних реформ в розвинених державах наочно показав, що система централізованого управління залізничними перевезеннями найбільш повно відповідає потребам перевізного процесу в умовах наявності великої магістральної мережі доріг. Тому в силу своїх технологічних, економічних, організаційно-управлінських та гео економічних особливостей залізничний транспорт Україна має зберегти централізоване управління, з розвитком нових технологій в організації та управлінні перевезеннями. [25]

У зв'язку з цим, важливого теоретичного і практичного значення набуває розробка збалансованої системи показників ефективності управління роботою підприємств залізничного транспорту.

Крім цього, у зв'язку з численними дискусіями про шляхи подальшої реструктуризації залізничної галузі та перетворення науково-технічного, комерційного потенціалу АТ «Укрзалізниця» в базовий ресурс сталого економічного зростання галузі і формування нового механізму управління ринковою діяльністю залізничного транспорту, перед транспортною наукою виникла необхідність більш глибоко і всебічно розглянути питання вдосконалення внутрішньогалузевих економічних відносин АТ «Укрзалізниця». В першу чергу це стосується підсобно-допоміжної діяльності. [25]

Структурна реформа залізничного транспорту, механізми проведення які були визначені Державною цільовою програмою, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України № 1390 від 16 грудня 2009 року має забезпечити збереження його стратегічних переваг в умовах формуються ринкових відносин, що зумовило необхідність формування нових внутрішньогалузевих

відносин на основі всебічного аналізу і фундаментального наукового обґрунтування.[30]

Крім того, створення АТ «Укрзалізниця», формування нового конкурентного середовища в сфері вантажних і пасажирських перевезень, необхідність забезпечення відкритого доступу до інфраструктури залізниць, а також фінансової прозорості господарської діяльності при державному регулюванні ринкових відносин так само вимагає структурної перебудови всієї системи виробничих відносин в залізничній галузі. Тому сьогодні необхідні нові підходи до вдосконалення управління виробничою діяльністю на залізничному транспорті, з урахуванням впливу всіх можливих факторів.

Важливим з цих факторів є розробка нової системи показників для оцінки ефективності діяльності акціонерного товариства, його регіональних філій і входять до їх складу галузевих структурних підрозділів. Це обумовлено тим, що в умовах функціонування АТ «Укрзалізниця», отримані акціонерним товариством доходи не розподіляються як раніше між залізницями як юридичними суб'єктами господарювання. Тому показник рентабельності перевезень повинен розраховуватися тільки в цілому по компанії і за видами економічної діяльності. Крім того, показник собівартості наведеної продукції зберігає свій зміст і сенс тільки для акціонерного товариства в цілому. [39]

Для залізниць і підприємств залізничного транспорту, які виступають в ролі регіональних філій АТ «Укрзалізниця» і не є юридичними особами, результати перевізної діяльності не є продукцією, тобто самостійно реалізованим товаром. У зв'язку з цим, втратив свій зміст і сенс такий показник як перевезення в місцевому повідомленні для регіональної філії.

Крім того, показник «наведена продукція залізної доріг» також вже не має сенсу, при цьому сам показник як такий потрібно визначати, але його слід іменувати вже інакше, оскільки переміщення вантажів і пасажирів є самостійними видами економічної діяльності. Всі ці зміни обумовлюють необхідність переходу на нові принципи бюджетного фінансування.

Таким чином, в умовах функціонування АТ «Укрзалізниця» основним

показником ефективності діяльності регіональних філій і входять до їх складу структурних підрозділів повинен стати показник «доходи основної діяльності», а це обумовлює необхідність перегляду, як було сказано вище, практично всіх експлуатаційних показників регіональних філій, які раніше функціонували як самостійні юридичні особи.

Зміна для регіональних філій експлуатаційних показників тягне за собою необхідність перегляду системи показників галузевих структурних підрозділів. Усі ці зміни вимагають глибокого наукового дослідження і розробки науково обґрунтованих методичних рекомендацій щодо їх перегляду.

Рекомендації задля покращення ситуації на підприємстві:

1. Так як монопільне становище є голоною проблемою АТ «Укрзалізниця», це значно впливає на рівень розвитку компанії. Тому спочатку треба створити прозору конкуренцію як пасажирських, так і вантажних транспортувань для приватних компаній.

Це буде сприяти створенню гідного конкурентного середовища та вплине на якість наданих послуг. Також на цій стадії треба розділити УЗ на трьох операторів: вантажний, пасажирський та інфраструктурний. Обов'язково встановити в цих компаніях умову повною самостійності в створенні і виконанні інвестиційних програм та планів.

2. На протязі трьох років перетворити компанію на приватну, тому що тільки приватизація дасть позитивний результат в ефективності роботи. Багато розвинених країн, таких як Великобританія, Франція, Швейцарія та інші пішли саме цим шляхом.

До речі, спробу демонополізації та приватизації намагалися впровадити в 2016 році як законопроект про приватизацію, але на нього наклав вето президент Петро Порошенко.

3. В той же час інкорпорувати в Drive Ukraine 2030. Це державна програма задля реформ в сфері залізничних перевезень з конкретними алгоритмами, бізнес-планами, фінансуванням та чималими ресурсами.

Основна мета бізнес-плану має бути проект з підвищення рентабельності та дохідності в пасажирських перевезеннях.

4. Визначати та встановлювати ціни на транспортні послуги та перевезення не повинен ні уряд, ні саме підприємство. Для такого важливого напрямку потрібно створити Національну комісію для управління тарифами на перевезення.

Основні функції буду полягати в розв'язанні всіх питань та проблем, що пов'язані з формуванням тарифів. Ця комісія мала б змогу встановлювати такі тарифи, які дозволили б розвиватись в кращому напрямку.

5. УЗ повинна позбутися від перехресного субсидування з вантажних на пасажирські перевезення, так як це зазначено Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту.

Так як пасажирські послуги з перевезень займають важливе місце, держава потрібна надавати певні дотації з держбюджету. Тарифи на перевезення повинні збільшуватися лише в разі підвищення середньої зарплатні в Україні, тому що зі зниженням порогу платоспроможності впаде попит на перевезення.

6. У той же час виходом з кризи бюджетних відшкодувань УЗ за перевезення пільговиків повинна стати тотальна монетизація пільг, коли пасажиру направляються гроші на картку, а він сам визначає, на що їх використовувати. В загальному розумінні всі вище сказані рекомендації потрібно відмітити в новому законі "Про залізничний транспорт".

3.2 Обґрунтування ефективності плану інвестицій та програма оновлення рухомого складу та модернізації станцій

Зараз галузь залізничних перевезень знаходиться в тяжкому кризовому стані - погіршення фінансової ситуації, відсутність фінансування для реалізації певних проектів та введення інновацій, відсутність компенсацій пільгових перевезень призвело до неможливого подальшого розвитку компанії.

Залізничний транспорт є однією з провідних галузей народного господарства і характеризується найвищою фондо- і капіталоемністю продукції. Щорічно залізниці втягують в інвестиційний «оборот» значну кількість інвестиційних проектів, які потребують відповідних обсягів фінансування. У зв'язку з цим основним завданням залізниць стає забезпечення залучення ресурсів і підвищення контролю за їх цільовим використанням. [40]

В умовах реформування галузі назріла необхідність нової організації інвестиційного процесу. Сьогодні відповідно до стратегії розвитку залізниць на середньостроковий період потрібно формування інвестиційної програми на трирічний період з урахуванням, зокрема, концепції виділення окремих видів бізнесу в конкретне середовище.

Новим підходом при формуванні інвестиційної програми є поступовий перехід від принципу формування програми по залізницях і господарствам до принципів управління інвестиційними проектами, які широко застосовуються на Заході. [40]

Формування системи управління інвестиційними проектами дозволить підвищити ефективність інвестицій, а також чітко розмежувати відповідальність основних учасників інвестиційного процесу (інвестор, керуючий проектом, замовник, підрядник, балансоутримувач) і організувати взаємопов'язану роботу різних служб, що беруть участь в реалізації проекту. Основні переваги цього методу зображені на рис. 3.2.1.[40]

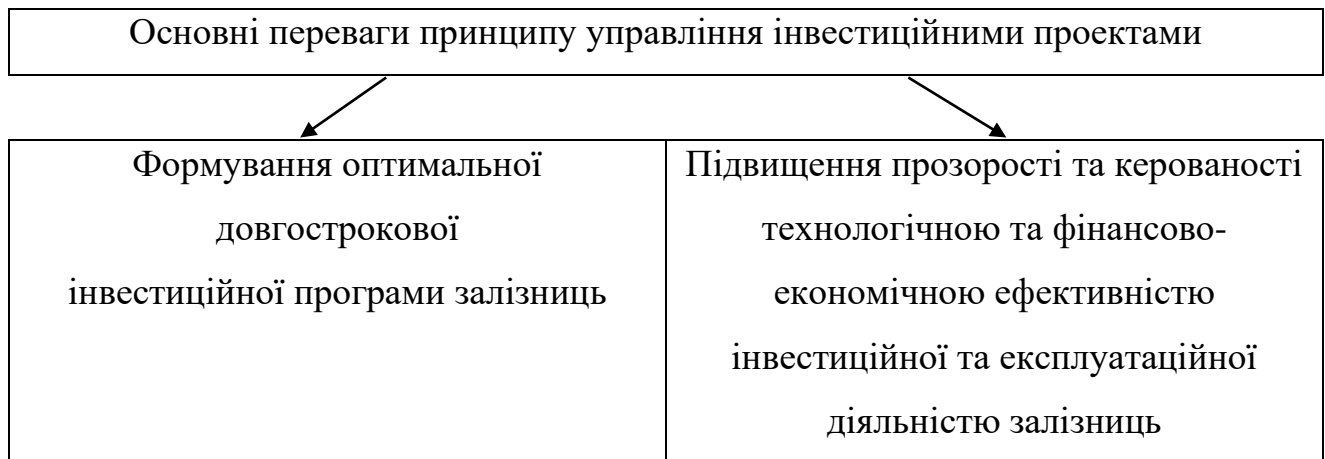


Рис. 3.2.1. Переваги управління інвестиціями

З 2020 року в Україні доцільно впроваджувати принцип бюджетування інвестиційної діяльності залізниць (як це зроблено в Росії і Казахстані). Перехід до бюджетного формування інвестиційного процесу дозволить підвищити контроль за інвестиційною діяльністю і реалізувати проектний принцип формування інвестиційної програми.

Система інвестиційних бюджетів будується на основі формування зведеного інвестиційного бюджету і бюджетів інвестиційних проектів з об'єктним наповненням, складений з урахуванням генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України на планований період. Зведений інвестиційний бюджет і бюджети інвестиційних проектів розділені на блок витрат, що відображає стан об'єктів проектів і плановану суму витрат по ним, і блок фінансування, що відображає рух грошових коштів по об'єктам інвестиційного проекту. [41]

Реалізація системи проектного фінансування повинна знайти відповідне відображення в системі обліку і звітності Укрзалізниці. В першу чергу потрібна побудова управлінського обліку і контролю, гнучкої системи внутрішнього обліку, яка дозволяла б оперативно отримувати достовірну інформацію про стан об'єктів інвестиційного проекту і оцінювати його відповідність параметрам бюджету. Крім того, необхідно побудувати систему обліку, яка дозволила б

оцінювати вплив інвестиційного проекту на операційну діяльність Укрзалізниці, ефективність інвестиційного проекту.

Сьогодні життя змушує робити перші кроки в цьому напрямку; це, наприклад, реалізація двоколіїної ділянки в напрямку Чорноморська-Берегова (порт Південний), автоматизована система комерційного обліку електроенергії - АСКОЕ, організація приміського швидкісного руху на ділянці Київ-Бориспіль і т.д. Впровадження повноцінної системи проектноорієнтованого бюджетування дозволить чітко розподілити в певному часовому періоді витрати за центрами відповідальності і забезпечити їх облік та контроль. [41]

У 2020-2021 рр. з метою формування системи проектного управління, впровадження принципу бюджетування інвестиційної діяльності потрібно створити Головне управління інвестиційної діяльності Укрзалізниці та видати наступні розпорядження:

- про регламент взаємодії учасників інвестиційного процесу при реалізації інвестиційної програми;
- про затвердження керуючих проектами. [40]

Даними документами визначається склад учасників інвестиційного процесу Укрзалізниці та порядок взаємодії між ними в ході реалізації інвестиційної програми, затверджується перелік проектів інвестиційної програми на 2020-2021 рр., призначаються керівники проектом - відповідальні за реалізацію відповідних інвестиційних проектів. [40]

Перелік інвестиційних проектів та керуючих по ним затверджується керівництвом Укрзалізниці. Необхідно розробити форми бюджетів і звітів інвестиційних проектів, замовлення-ордеру і замовлення-наряду, а також календарний графік їх надання.

Складність впровадження принципу проектного фінансування та управління інвестиційними проектами в Укрзалізниці обумовлена цілим рядом обставин, що склалися і перш за все вимогою дотримання цілісності інвестиційної програми:

- забезпечення сталої роботи та безперебійної роботи залізничного транспорту та в рамках регульованих державних тарифів;
- досягнення макроекономічних ефектів, виконання державних доручень і зобов'язань. [40]

Дані зобов'язання значно ускладнюють процес проектного фінансування і управління інвестиційною діяльністю, оскільки відповідно до перерахованих принципів значна частина інвестиційних ресурсів повинна бути спрямована на проекти, в яких складно або неможливо виділити який-небудь економічний ефект, що є серйозною перешкодою його оцінки.

При розробці системи бюджетування Укрзалізниці стикаємося з великим об'ємом різномірної інформації, значною кількістю різного роду підходів в тому чи іншому регіоні, де знаходяться залізні дороги, частою зміною показників бюджетних форм і прийнятими термінами надання бюджетів Укрзалізниці, не завжди вдається пов'язати звітні форми інвестиційних бюджетів з іншими бюджетами Укрзалізниці.

Для вирішення цих проблем треба розробити програму автоматизованих систем управління інвестиційною діяльністю. Програма повинна бути введена в дослідну експлуатацію в частині автоматизованого процесу реалізації інвестиційної програми на підприємствах Укрзалізниці, а також структурні підрозділи апарату управління. Впровадження такої системи дозволило б отримувати дані в встановлені терміни в єдиному форматі, а також оперативно формувати різні форми звітів, що спростило б систему інтеграції інвестиційних бюджетів з іншими бюджетами Укрзалізниці.

Крім роботи по автоматизації процесу формування інвестиційної програми, потрібно розробити проект регламенту взаємодії учасників інвестиційного процесу по формуванню інвестиційної програми і підготувати форми відповідних документів. На стадії узгодження потрібно розробити положення про кодування об'єктів інвестиційної діяльності. Присвоєння об'єктам унікального коду дозволить формувати історію об'єкта і відповідно

впровадити систему обліку і звітності по об'єктах інвестиційної програми, а також інтегруватися в інші автоматизовані системи Укрзалізниці. [41]

Таким чином, впровадження проектного принципу побудови інвестиційної діяльності підвищить ефективність прийнятих управлінських рішень на всіх основних стадіях реалізації інвестиційних програм Укрзалізниці, сприятиме також залученню коштів для її розвитку.

Друга проблема, яку потрібно вирішити – це оновлення рухомого складу АТ «Укрзаліниця» та модернізація станцій.

В цьому напрямку компанія вже розробила певну програму щодо оновлення рухомого складу на 2021-2025 роки. Основна ціль цього проекту – це покращення технічного стану використовуваних в країні поїздів та вагонів і використання вітчизняних виробників рухомого складу задля їх підтримки.

Саме тому в УЗ планують встановити підвищення податків на ввезення вагонів, що були зроблені за кордоном і заборонити їх надмірне навантаження на станціях.

Країна потрібна виконати ці кроки якнайшвидше, для того щоб запобігти експансії, коли в країну поставляють вже використовувані вагони із-за кордону. По кількості таких вагонів випереджає Росія. Ввезені вагони не відповідають всім стандартам якості, а це загрожує безпеці пасажирів. В той самий час такий підхід до оновлення рухомого складу гальмує розвиток вітчизняної галузі.

В рамках цієї програми буде визначений також потрібний парк вагонів за типом для забезпечення транспортувань спрогнозованих обсягів вантажу. Ринок транспортувань не повинен мати одночасно профіцит одного виду вагоів і дефіциту інших видів. Завжди повинен бути баланс, що задовольнятиме потреби в транспортуваннях вантажу залізничним транспортом. В додаток до цього буде підвищено технічні вимоги щодо продовження строку служби вагонів. Вони повинні бути запущені тільки з відмінною якістю

Затвердження "Державної програми оновлення парку вантажних вагонів України на період 2021-2025 роки" АТ «Укрзаліниця» планує до кінця 2020 року. Наявний парк вантажних вагонів нашої держави складає 172 946

одиниць, із них 84 851 вагонів у власності УЗ і 88 095 вагонів – належать іншим власникам. Середній відсоток зносу рухомого складу УЗ становить 87,42%, інших власників - 57,17%. [41]

В даний час значна частина вантажних вагонів України, країн СНД і Балтії мають трьохелементні візки моделі 18-100, конструкція яких була розроблена в 50-і роки минулого століття. Досвід показує, що інтенсивність зносу деяких елементів цієї візки така, що вже через 2 роки експлуатації під час першого деповського ремонту частині з них доводиться наплавляти або міняти, багато колес переточувати. Вагони зі зношеними ходовими частинами руйнівню діють на шлях, а витрати на ремонт і утримання візків значно перевищують витрати на аналогічні роботи для всіх інших вузлів вагона разом узятих. У зв'язку з цим виникла необхідність заміни візків моделі 18-100. [37]

В Україні роботи проводяться в двох напрямках: перший напрямок - заміна візків 18-100 модернізованими трьохелементної візками зі збереженням основних найбільш металомістких елементів моделі 18-100 і введенням декількох вузлів модернізації (цей напрямок вимагає меншого часу і менших фінансових витрат); другий напрямок – заміна візків моделі 18-100 істотно кращими новими візками (цей варіант є більш ефективним, але для цього потрібно більше часу і значні фінансові витрати). [37]

У рамках робіт по першому напрямку на підставі теоретичних і експериментальних досліджень співробітниками відділу запропонована повна модернізація вагонів моделі 18-100 (проект С03.04 Укрзалізниці), що включає в себе:

- повну заміну стандартизованих жорстких ковзунів з проміжками пружнодиссипативними ковзунами беззупинного контакту для підвищення ступеня пов'язаності візків з кузовом (що створить умови для підвищення критичної швидкості рухомого складу);

- встановлення клинів з міцно зробленого чавуну (замість сталевих) і підміну фрикційних планок зносостійкими планками для зниження зносу клинових системи демпфірування коливань;
- прокладення в упорному підшипнику полімерної прокладки, що слугує для покращення роботи п'ятникового вузла і зниження його зносу;
- експлуатування замість стандартизованого профілю коліс індивідуально створеного у відділі нового зносостійкого профілю обода колеса ІТМ-73 для зниження інтенсивності зносу коліс і рейок і полегшення вписування вагонів в криволінійні ділянки шляху. [37]

Обстеження комплексно модернізованих візків вагонів, які експлуатуються з 2000 р, свідчать, що вагони з найбільшими показниками перевезень, зношуються швидше. [37]

З 2004 р на залізних дорогах нашої країни вводиться масове впровадження повної модернізації вагонів, в більшій частці піввагонів, доля яких в парку вантажних вагонів займає аж 48%. На сьогодні вищесказану модернізацію візків виконують на всіх вагоноремонтних заводах України при проведенні капітального ремонту і в більшості депо при деповських ремонтах піввагонів, а також використовують на Крюківському вагонобудівному заводі при створенні нових піввагонів.[41]

З покращеними візками на вітчизняних залізницях станом на 31.07.2020 використовується понад 23000 вагонів (близько 33%). Зазначена модернізація візків була запропонована також для запуску на залізницях в Росії, інших країн СНД і Балтії (з шириною колії 1520 мм). В даний час проведена модернізація досвідчених груп піввагонів на залізницях в ряді країн СНД. Зокрема, в Росії модернізовано близько 200 візків, в Білорусії - 1000, в Казахстані – більше 500. [39]

3.3 Оптимізація тарифної системи та боротьба з корупцією

В Україні формування тарифів на перевезення імпорتنих і експортних вантажів, а також вантажів у внутрішньому сполученні відповідно до постанови КМУ від 25.12.1996 р виконує Міністерство інфраструктури на підставі «Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України » і коефіцієнтів до нього. Згідно діючою методикою тарифи формуються на підставі середньої собівартості і повинні індексуватися з ростом цін на товари і послуги. [42]

Аналіз діяльності залізниць за роки незалежності показує, що в Україні поширена практика стимулювання економіки за рахунок зниження залізничних тарифів. При цьому витрати залізниць на перевезення стабільно не покриваються. В період з 2008-го по 2011 рік, незважаючи на економічну кризу і різке подорожчання товарів і послуг, індексація залізничних тарифів не здійснювалася, а на перевезення вантажів гірничо-металургійного та хімічного комплексів було встановлено знижки.

Відповідна практика продовжується і зараз. В цілому, з позиції «Укрзалізниці», ситуація виглядає наступним чином. З урахуванням перехресного субсидування пасажирських перевезень в розмірі понад 6,5 млрд грн рентабельність залізничних перевезень не перевищує 10%. Через постійне обмеження темпу зростання тарифів залізничний транспорт недоотримує кошти на оновлення матеріально-технічної бази. [42]

В результаті фізичний знос основних фондів залізничної галузі перевищив 80%, в тому числі тяговий рухомий склад - 94,2%, вантажні вагони - 88,2%, колійне господарство - 86%. Заборгованість підприємств «Укрзалізниці» за товари, роботи і послуги станом на 1 лютого 2013 року становила понад 5,3 млрд грн. виплати по довгостроковими кредитами в 2013 році становлять понад 4 млрд грн. За останні сім років за рівнем заробітної плати залізничний транспорт перемістився з 5 на 9-13 місце серед галузей економіки України. [42]

Залізнична мережа, технологія роботи, принципи тарифної політики, за якими зараз працюють залізниці України, були створені за часів Радянського Союзу.

Порушення економічних зв'язків, викликане розпадом СРСР, призвело до різкого падіння обсягів перевезень. Так, обсяги залізничних перевезень в 1997-2000 роках становили близько 30% від обсягу перевезень 1990 року, а зараз - близько 39%. Зменшенню обсягів відповідало скорочення штату залізниць на 26% і експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування тільки на 5%. [42]

Значний фізичний і моральний знос інфраструктури і рухомого складу залізниць призводить до збільшення експлуатаційних витрат на їх утримання. Порушення економічних зв'язків, несприятливе економічне становище підприємств, які забезпечували діяльність залізничного транспорту, привели до збільшення вартості їх товарів і послуг. У той же період на автомобільному транспорті змінилося кілька поколінь автомобілів, техніко-експлуатаційні показники яких істотно краще, ніж у автомобілів часу СРСР.

Порівняно з автомобільним транспортом в 1980 році собівартість перевезень вантажів залізничним транспортом була нижче в 19,1 рази, а в 1990 році - в 15,4 рази. Зараз - тільки в 2,5-3,3 рази, а загальні логістичні витрати при використанні залізничного транспорту в багатьох випадках більше, ніж при використанні автомобільного, що призвело до масового перерозподілу вантажів між цими видами транспорту. В результаті на сьогодні залізниця здійснює перевезення переважно в секторі масових вантажів, де вона є монополістом. [28]

Рентабельність перевезень вантажів залізничним транспортом у 2011 році становила в середньому 45,6%, що перевищує рентабельність перевезень автомобільним транспортом. Ще вища рентабельність перевезень в міжнародному сполученні, для якого, за порівняно з перевезеннями у внутрішньому сполученні, характерні менша собівартість і велика на 30-150% величина тарифу. [28]

Необхідно відзначити, що на залізницях Білорусі, Латвії та Литви обсяги перевезень були набагато менше, ніж в Україні: у 2012 році вони становили 70-75% від обсягів 1990 року. Тому залізнична інфраструктура цих держав більш відповідає характеру роботи, ніж українська. Через модернізації та розвитку інфраструктури та рухомого складу, які здійснюються в РФ, Білорусі, Латвії та Литві, починаючи з 2008 року, йде переорієнтація вантажопотоків на ці країни. [28]

Залізниці працюють в умовах незалежної України вже більше 20 років. При цьому результатом багаторічного «перетягування каната», з одного боку якого зростання тарифів, з іншого - знижки, стало підвищення транспортної складової в ціні українських товарів і знос основних засобів галузі. У ситуації, що склалася неможливо встановити «оптимальний тариф», який би забезпечував конкурентоспроможність українських товарів і транспортних послуг на світовому ринку і одночасно давав можливість залізницям оновлювати інфраструктуру та рухомий склад.

Тому багаторічний «експериментальний пошук економічно обгрунтованого» рівня тарифів, зборів і плат необхідно припинити. Для формування конкурентоспроможних послуг в галузі необхідно відійти від формування тарифів за принципом «собівартість + рентабельність» і запустити механізм «ціна-якість». Вихід з ситуації, що склалася можливий тільки при втручанні держави як власника залізниць.

Щоб забезпечити розвиток інфраструктури і рухомого складу, треба створити умови для державно-приватної взаємодії. При такому підході інвестування коштів підприємствами у власну і магістральну залізничну інфраструктуру, вагони і тяговий рухомий склад розглядаються не як бажання знизити доходи залізничних перевезень, а як демонстрація прихильності залізничного транспорту на довготривалий період.

Спільними діями українські залізниці і порти здатні створювати якісні і доступні за ціною для широкого кола клієнтів логістичні продукти.

Ефективна державна політика розвитку ДПП в названих областях діяльності дозволить підвищити конкурентоспроможність українських товарів на світовому ринку, створити умови для повернення Україні статусу транзитної держави, стимулювати рух вантажопотоків українськими залізницями і через морські порти і, відповідно, забезпечить додаткові джерела надходження коштів до держбюджету і створення нових робочих місць в нашій країні.

Ще одна проблема, яка затримує розвиток Укрзалізниці – це корупція.

Найпоширеніше визначення корупції - це зловживання посадовим місцем або владою з метою власної вигоди. Згідно з більш широкого визначення, корупція - це зловживання довірою. До визначення корупції може бути два підходи: в світлі закону або в світлі громадської думки. Спираюче на закон визначення виходить з того, що вважається корупцією в законах, тоді як засноване на громадській думці визначення виходить з більш широкої громадської думки. [43]

Корупція проявляється в громадському, в приватному і в третьому секторі. Випадок, коли менеджер магазину по закупкам отримує хабар від виробника, щоб перевага була віддана його товару, є прикладом корупції в приватному секторі, оскільки це зловживання своїм посадовим місцем і заподіяння шкоди підприємству. Другий приклад корупції в приватному секторі - це заохочення здійснює нагляд підприємця за нейтральний нагляд або на нездійснення нагляду. [43]

Якби можна було точно знати, які явища пов'язані з корупцією, то було б просто її попередити. Корупція є системне явище, тому невірно шукати причини корупції тільки в темні сторони людської природи - в пошуках особистої вигоди, заздрості тощо. У такому випадку було б достатньо замінити чиновника на чесного, але так просто це не виходить. Для попередження корупції необхідно займатися зменшенням можливостей, які корупції сприяють. На рис. 3.3.1 зображено основні фактори поширення корупції

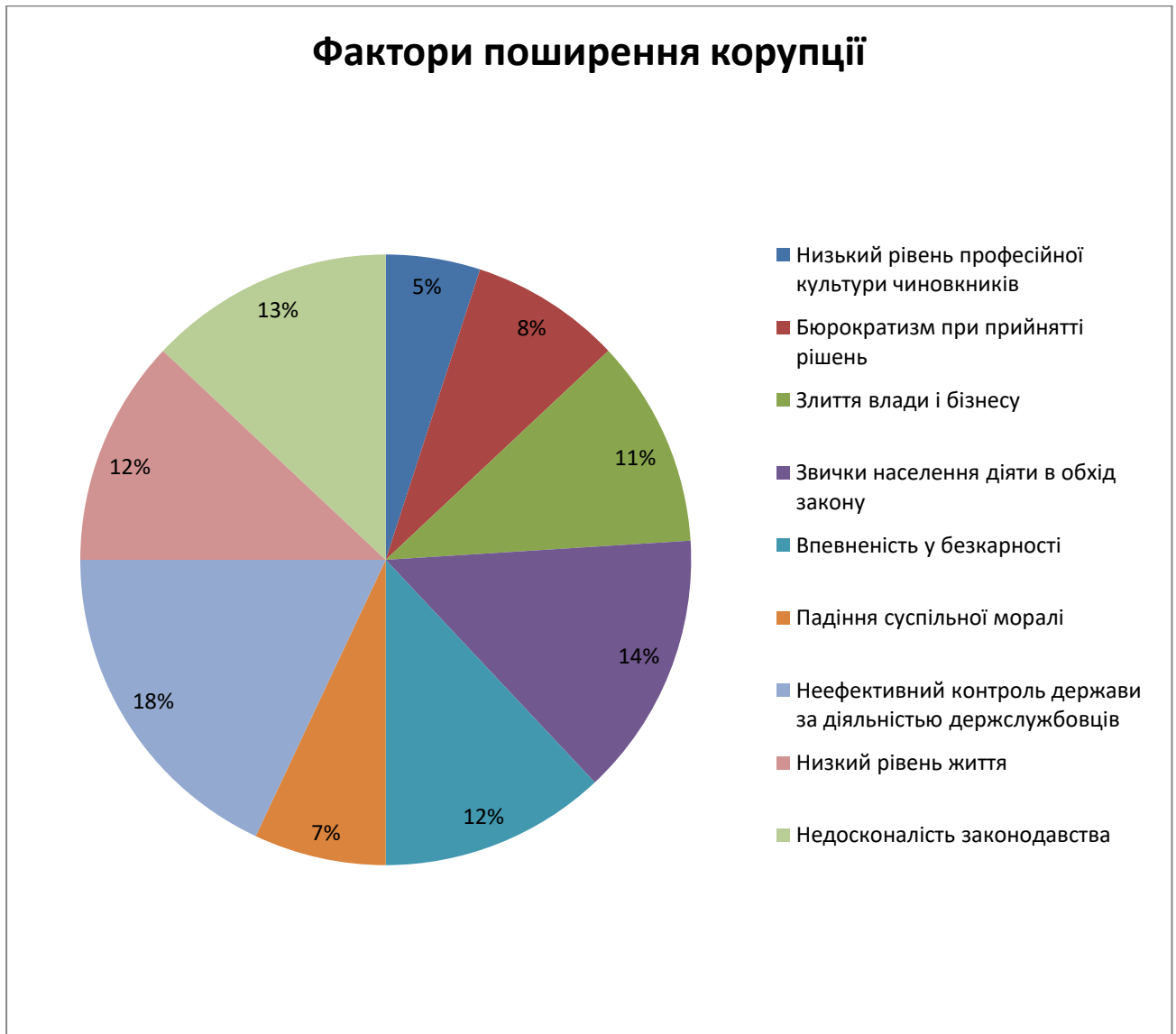


Рис. 3.3.1. Фактори поширення корупції.

Хоча є вчені, які бачать в корупції і певну користь (напр., хабар прискорює деякі повільні бюрократичні процеси), як правило, вважається, що корупція створює нерівність і через спотворені витрати уряду відтворює бідність (замість змазування коліс вона вдавлює колеса більш глибоко в пісок). Корумповані політики інвестують і встановлюють пріоритети найбільше в тих сферах, де корупційні доходи можуть бути вище. Також корупції супроводжує політична і економічна нестабільність. В результаті корупції скорочується зростання економіки, оскільки корумпована економічне середовище не сприяє інвестиціям.

Журнал the Economist на підставі індексу корупції і індексу людського розвитку за 2011 рік виробив схему, яка показує взаємозв'язку між бідністю і корупцією: чим менше відчувається корупція в державі, тим вище показник людського розвитку (враховані показники в сфері здоров'я, освіти і стандарту життя), і навпаки. На рис. 3.3.2. показано динаміку взаємозв'язку корупції і бідності. [43]

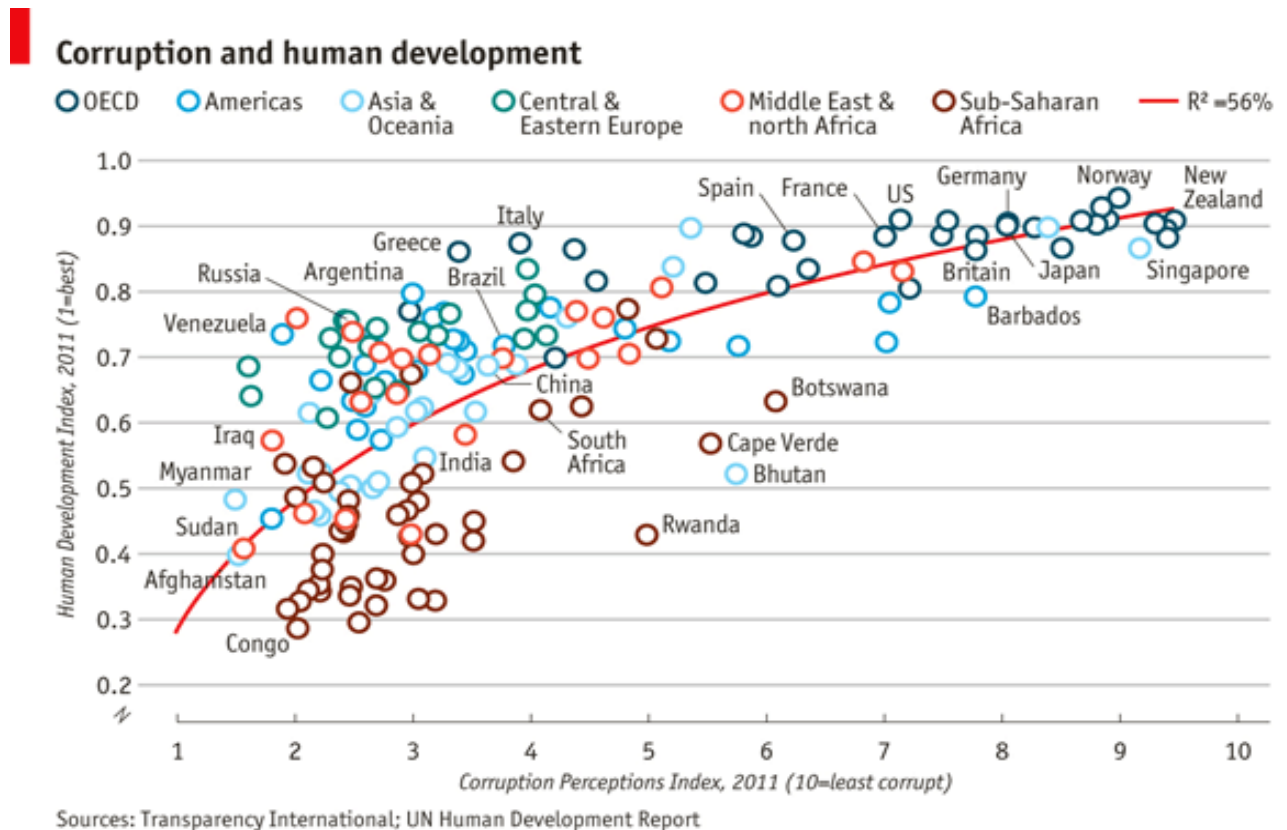


Рис. 3.3.2. Взаємозв'язок корупції і бідності.

Україні потрібне якнайшвидшого вирішення проблеми з корупцією. Особливої актуальності в сучасних умовах проблеми протидії корупції в країні набувають у зв'язку з необхідністю підвищення рентабельності підприємства. Для організації ефективної боротьби з корупцією потрібна не тільки концентрація всіх існуючих правових механізмів, а й вироблення принципово нових підходів.

Якщо говорити про пріоритети розгляду питань, що стосуються вдосконалення діяльності по боротьбі з корупцією, то потрібно ввести в дію наступні завдання:

1. Розробка і реалізація комплексу заходів щодо підвищення рівня внутрішньої культури особистості та зміцненню морально-етичних принципів людини, особливо дітей та молоді.

2. Розробка і прийняття концепції антикорупційної політики.

3. Якнайшвидше прийняття Закону "Основи законодавства про антикорупційну політику".

4. Формування економічних і цивільних суспільних інститутів, що дозволяють домогтися більшої привабливості чесної і добросовісної державної служби в порівнянні з перспективою вступу в корупційні зв'язки і співтовариства.

5. Визначення місця антикорупційних заходів в адміністративній та економічній реформі, а також реформи всієї державної служби і системи освіти. Розробка і подальша реалізація системи таких заходів.

6. Усунення прогалин в правовому полі, пов'язаних з відсутністю чітких трактувань і визначень корупційних діянь та їх ознак в понятійному апараті юриспруденції, що дозволяють об'єктивно оцінювати і класифікувати ті чи інші процеси в різних сферах суспільного життя. Юридичне закріплення визначення терміна "корупція".

7. Забезпечення найбільш повного відображення норм Конвенції ООН проти корупції (2003 рік), яка відносить до кримінальної корупції насамперед: підкуп посадових осіб, що представляють національні та міжнародні громадські організації; розкрадання, неправомірне привласнення або інше нецільове використання майна державною посадовою особою; зловживання впливом в корисливих цілях; зловживання службовим становищем; хабара у приватному секторі; розкрадання майна в приватному секторі; відмивання доходів здобутих злочинним шляхом; перешкоджання здійсненню правосуддя; незаконне

збагачення (тобто значне збільшення активів посадової особи, яке перевищує її законні доходи, які він може по-різному обґрунтувати).

8. Формування дієвої системи оподаткування. Вироблення ефективних механізмів, що забезпечують невідворотність реалізації відповідальності платників податків, прозорість фінансової діяльності фізичних та юридичних осіб, підриєв фінансових основ корупції.

9. Розвиток міжнародного співробітництва для вирішення проблем протидії національній та транснаціональній корупції з урахуванням що відбуваються інтеграційних економічних процесів на світовому рівні і високий ступінь криміналізації зовнішньоекономічної діяльності.

Таким чином, вдосконалення діяльності по боротьбі з корупцією треба пов'язувати з комплексним здійсненням правових, політичних, організаційних, технічних і фінансових заходів, що забезпечують розвиток необхідних механізмів, реалізація яких дозволить створити серйозні передумови для докорінної зміни ситуації в сфері протидії масштабним проявам корупції.

3.4 Визначення ефекту від впровадження альтернативних рішень щодо підвищення організації ефективної діяльності в кризових умовах

Отже, проаналізувавши так рішення для підвищення організації ефективної діяльності в кризових умовах, як боротьба з корупцією, план інвестицій та оновлення рухомого складу можна акцентувати увагу на тому, що кожна зі стратегій приносить позитивний ефект в підвищенні рентабельності підприємства Укрзалізниця. Запропоновані заходи вплинуть не тільки на економічну, а і на логістичну складову підприємства.

В таблиці 3.4.1. показано фактори підвищення логістизації та послідуєчий результат.

Таблиця 3.4.1.

Фактори підвищення логістизації

Фактор	Результат
Перехід до інвестиційно-інноваційних моделей розвитку	Реалізація цих заходів передбачає проведення переозброєння галузевих господарств новими високотехнологічними, наукомісткими засобами виробництва, застосування проривних технологій, сучасного інноваційного рухомого складу і обладнання, що обумовлює необхідність поетапного збільшення обсягів фінансування відповідних науково-дослідних, дослідно-конструкторських робіт в галузі.
Розробка технічних вимог на локомотиви, мотор-вагонний рухомий склад, вантажні та пасажирські вагони нового інноваційного покоління	Забезпечать більш високий коефіцієнт корисної дії цього рухомого складу, яке споживає менше енергоресурсів і більш повно задовольняє вимогам безпеки перевезень і охорони навколишнього середовища
Реалізація програми ресурсозбереження	підвищення економічної ефективності основної її діяльності на основі підвищення продуктивності праці, впровадження енергозберігаючих технологій, організації великовагового руху,

	підвищення дільничної та маршрутної швидкості вантажного руху, за умови підвищення надійності та безпеки застосовуваних технічних засобів
Впровадження інвестиційних проєктів	На початковому етапі інвестицій дають компаніям основні дві переваги: <ul style="list-style-type: none"> • капітал, що дозволяє перейти на наступний етап розвитку; • покращують якість управління, зокрема за рахунок зміцнення дисципліни і коригування стратегії
Оновлення парку вагонів та модернізація	Поліпшення технічного стану експлуатованих в Україні вагонів і підтримка вітчизняних виробників рухомого складу
Боротьба з корупцією	Підвищення прибутку, зниження кримінальної діяльності та зловживання владою

Антикризове регулювання компанією – це специфічна система, що відрізняється комплексним і стратегічним характером та має змогу вирішувати тимчасові проблеми, що виникають під час роботи підприємства. [43]

Спочатку потрібно виділити основні риси, на яких базується антикризова система управління. Це насамперед ранній аналіз та виявлення кризових ситуацій, термінова швидкість реагування на ці ситуації, відповідність реакцій компаній на певний рівень загрози фінансовому становищу, і комплексна реалізація всього потенціалу задля виходу з кризового стану.

Головні шляхи антикризового регулювання та покращення ефективності роботи є моніторинг на постійній основі економіко-фінансового становища компанії, створення більш дієвих маркетингових та фінансових стратегій, зменшення постійних і змінних витрат, збільшення рівня результативності праці, залучення інвестицій, інтенсивне монітування персоналу. [43]

Із вище приведеного ми бачимо, що поняття антикризового регулювання в кризових умовах всеосяжне, воно містить і глобальні проблеми теперішнього

часу, і труднощі розвитку компаній, і постійно з'являючі проблеми, що спричинені порушенням певних умов.

Особливих планів підготовки до міжнародних кризових ситуацій і роботи підприємства без втрат в цей час не існує. Та є дещо більш дієве – це набутий досвід, отриманий в схожих ситуаціях минулого. Якщо розглядати загальні заходи для нейтралізації впливу кризи, що зараз використовуються на сучасних підприємствах, то ми маємо наступні:

1. Зменшення витрат – робочий засіб, з допомогою якого можна врегулювати економіко-фінансовий стан. Заздалегідь відомо, що для підвищення прибутку, необхідно використовувати цей захід і в майбутньому. Для впровадження цього заходу спершу потрібно нормувати всі статі витрат і встановити пильний контроль виконання впроваджених норм. Такий засіб принесе помітний результат та дозволить компанії на здати позиції.

2. Горизонтальна і вертикальна інтеграція. Горизонтальна має на меті знайти спосіб здійснення закупівель на рівні з іншим покупцем. Закупівля оптом дозволяє отримати знижки. Вертикальна інтеграція пропонує тісну співпрацю напряду з постачальниками, в доповнення до цього ще – проведення моніторингу цін, виходу на ринок нових постачальників як альтернатива дорогим матеріалам. [43]

3. Розбір можливостей передачі на аутсорсинг дорогих процесів. Потрібно підкреслити, що більш вигідно робити без допомоги що вигідніше купувати у виробників.

4. Твердість контролю над всіма видами альтернативних трат. Затгосування небезкоштовного Інтернету в своїх цілях, вживання техніки та інше – це витрати, які можна мінімізувати.

5. Покращення технологічних процесів.

6. Твердість професійної політики.

7. Огляд організаційної структури для виключення зайвих рівнів управління.

Схожі заходи треба вводити постійно для розширення і розвитку компанії.

Отже, криза показує свої дві сторони: першу – небезпечну й нищівну, а другу – націлену на покращення та зміни, коли допущені помилки стають очевидними, виникає необхідність їх вирішення. Від прийнятих у цей момент рішень і виконуваних дій залежить, чи виживе підприємство й з якими результатами воно вийде з економічного безладдя.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Визначення поняття транспорту та його значення було проаналізовано багатьма вченими та дослідниками. Маркс перший охарактеризував транспорт як четверту сферу промисловості. Струмилин в своїх наукових дослідженнях приділяє велику увагу ролі транспорту в соціально-економічному розвитку суспільства. В широкому розумінні транспорт «об'єднує всі аспекти транспортної діяльності, де поділ проводиться не тільки за ознаками, які належать до характеристик транспортних засобів, а й за ознаками організації процесів в транспортній галузі».

Отже, ми можемо запропонувати наступне визначення поняття "транспорт" - особлива сфера матеріального виробництва. В процесі виробництва не створюється новий продукт чи зміна його властивостей. Продукція транспорту - це переміщення в просторі вантажів і людей, зміна їх місцезнаходження.

Транспорт класифікується на такі види – наземний, водний, повітряний, спеціальний. Разом ці види становлять транспортний комплекс і виконують важливі функції в розвитку держави.

Транспорт почав розвиватися ще в XIX столітті. Перша в світі залізниця загального користування з паровою тягою була побудована в Англії Джорджем Стефенсоном в 1825 році. Залізнична галузь сприяла піднесенню таких галузей як металургія та транспортне будівництво. Промисловість та торгівля перейшла на новий рівень.

Залізничні перевезення класифікуються за багатьма ознаками в залежності від виду вантажу, дальність транспортування, швидкість руху, регулярність і т. д.

Під організаційною структурою підприємства розуміють склад і підпорядкованість взаємопов'язаних організаційних одиниць, що виконують різні функції з управління виробництвом. Моделі реформування і управління

залізничним транспортом можна поділити на американську модель та європейську модель.

Основна мета розвитку транспортної галузі – це створення конкурентоспроможного ринку послуг транспорту та утворення такої національної системи транспорту, що буде здатна задовольнити низку потреб населення у перевезеннях та гарантувати якість та безпечність перевезень. Основна стратегічна ціль – створення конкурентного ринку транспорту і створення збалансованої та діючої транспортної системи, що змогла б задовольнити людські потреби в транспортному сервісі

Можемо зробити висновок, що транспорт є одною з найважливіших галузей в сучасній економіці. Охарактеризувавши і визначивши напрям розвитку транспорту, ми можемо дати оцінку теперішній ситуації та спрогнозувати план дій для підвищення його рівня.

Отже, для оцінки ефективності логістичної діяльності була обрана організація АТ «Укрзалізниця, що надає послуги з транспортування вантажів, пасажирів, багажу і пошти за допомогою залізничного транспорту всередині країни та у міжнародному сполученні.

Укрзалізниця є публічним акціонерним товариством, що управляє залізничними перевезеннями спільного використання та врегульовує господарсько-виробничу діяльність залізниці. Укрзалізниця володіє Донецькою, Одеською, Південною, Львівською, Придніпровською та Південно-Західною залізницею.

Проаналізувавши організацію з різних сторін, можна зробити такі висновки - технічний стан підприємства незадовільний (висока зношеність тягового складу, великі обсяги вибуття техніки та висока зношеність залізничної інфраструктури). Щодо аналізу фінансових показників, то мною було використано наступні методи :

1. Аналіз використаних основних (та оборотних) засобів підприємства.
2. Визначення кількості витраченого робочого часу та співвідношення з оплатою роботи.

3. Аналізування створених послуг, собівартості та прибутку від реалізації основної продукції

4. Фінансове положення підприємства.

За результатами аналізу ми бачимо, що оборотні та основні засоби мають низькі показники коефіцієнту зносу. Кваліфікованість та продуктивність робітників займає високе місце, оплата праці поступово падає. Ліквідність має низькі показники. Організація не в змозі покрити свої зобов'язання в повному обсязі. Рентабельність підприємства знаходиться на невисокому рівні.

В процесі аналізу логістичної діяльності було визначено та виконано основне завдання дипломної роботи щодо покращення ефективної діяльності організації в умовах кризи та виділено наступні висновки.

Проаналізувавши транспортну галузь в цілому та АТ «Укрзалізниця» було сформовано деякі показники, що дають змогу оцінити ефективність та результативність логістичної діяльності. Основні критерії, що було використано:

- Характеристика прибутку від логістичних операцій;
- Характеристика кількості пресоналу, задіяного в логістиці;
- Характеристика рівня розвитку логістичної діяльності фірми

З оцінки рівня розвинення логістики можемо зробити висновок, що не звертаючи уваги на скорочення числа співробітників в 2020 році на 15 688 чоловік в порівнянні з 2019 роком, співробітники в сфері логістики потроху зростають. Порівняльний показник приросту склав 3,45% в 2020 році в порівнянні з 2019 роком.

Оборот і продуктивність вантажного вагона АТ «Укрзалізниця» в 2019 році мають відхилення на 4,2% і 2,4% відповідно. Отже, функціональні напрями логістичної роботи АТ «Укрзалізниця» досить нестабільні. В наслідок цього потрібно розробити програми щодо підвищення ефективної логістичної діяльності Укрзалізниці.

Для аналізування організації ефективної логістичної діяльності в умовах кризи було вибрано АТ «Укрзалізниця» - основною сферою діяльності якого є перевезення залізничним транспортом. Загальна довжина залізничної мережі складає 21640,4 км. Протяжність електрифікованої залізниці становить 9 878 кілометрів. Є тисячі чотиреста сорок сім вокзалів, на яких розташовані 118 різних вокзалів. Є 2268 різних менших зупинок. Інфраструктура також включає 5 422 залізничні переїзди (залізничних переїздів), 4 168 з яких мають автоматичну сигналізацію. При цьому обслуговується +1497 залізничних переїздів, з них +1468 обладнані автоматичною системою сигналізації (сигнали переїзду). Рухомий склад: тепловози – 2447, електровози – 1547, вантажні вагони - 111 100, пасажирські вагони – 5291.

Для аналізу фінансових показників було використано наступні методи:

1. Аналіз використаних основних (та оборотних) засобів підприємства.
2. Визначення кількості витраченого робочого часу та співвідношення з оплатою роботи.
3. Аналізування створених послуг, собівартості та прибутку від реалізації основної продукції
4. Фінансове положення підприємства.

За результатами аналізу ми бачимо, що оборотні та основні засоби мають низькі показники коефіцієнту зносу. Кваліфікованість та продуктивність робітників займає високе місце, оплата праці поступово падає. Ліквідність має низькі показники. Організація не в змозі покрити свої зобов'язання в повному обсязі. Рентабельність підприємства знаходиться на невисокому рівні.

Визначено критерії ефективності логістичної діяльності, такі як – чистий дохід (81.3%), незмінний рівень логістизації працівників, оборот вагону не досягає значення норми, вантажний парк з кожним роком зменшується. Отже, можа зробити висновок, що показники ефективності логістичної діяльності мають вкрай нестабільну динаміку.

В рамках дослідження організації було визначено три наступні підходи для виконання основної цілі даної дипломної роботи:

1. Обґрунтування ефективності плану інвестицій, впровадження якого підвищить ефективність прийнятих управлінських рішень на всіх основних стадіях реалізації інвестиційних програм Укрзалізниці, сприятиме також залученню коштів для її розвитку.
2. Оновлення парку вагонів та модернізація станцій, що призведе до підвищення ефективності діяльності підприємства, зниження собівартості, збільшення прибутку та підтримка вітчизняних виробників рухомого складу.
3. Оптимізація тарифної системи та боротьба з корупцією, що сприятиме підвищенню прибутку та перешкоджатиме незаконній діяльності з боку чиновників.

Отже, застосовуючи приведені рекомендації призведе до покращення економіко-логістичної діяльності АТ «Укрзалізяця». Ефект можна буде побачити в підвищенні рівня прибутку та зріст організації ефективної логістичної діяльності в умовах кризи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анікіна Б. А. Логістика. – Вид. 3-е / Б. А. Анікіна – М. : Инфра-М, 2002 – 367 с.
2. Кородюк И. С. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития : монография / И. С. Кородюк, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.
3. Могилевкин И. М. Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / И.М. Могилевкин. - М. : Економист, 2003. – 361 с.
4. Хахлюк А. М. Інфраструктура галузі у світовому господарстві / А. М. Хахлюк. – К. : Либідь, 2001. – 288 с.
5. Чернікова О. Є. Транспортний комплекс і його вплив на регіональний розвиток / О. Є. Чернікова, Ренгольд О. В. // Динаміка систем, механізмів і машин. – 2016. – Т. 4. – № 1. – С. 237-230.
6. Аверіна Л. М., Матушкина Н. А., Лаврикова Ю. Г. Перехід транспортного комплексу регіону на інноваційний шлях розвитку // Економіка регіону. – 2010. – № 4. – С. 102-110.
7. Экономика автомобильного транспорта : учеб. пособие для студ. вузов / Будрин А. Г., Будрина Е. В., Григорян М. Г. [и др.]. – М. : Академия, 2016. – 320 с.
8. Туревский И. С. Економіка галузі (автомобільний транспорт): підручник / І. С. Турквський. – М. : ФОРУМ; Инфра, 2012. – 288 с.
9. Ломотько Д. В. Сучасний стан впровадження логістики на залізничному транспорті України / Д.В. Ломотько, О.Ю. Кривич // Збірник наукових праць: УкрДАЗТ. – 2013. – №142. – С.48.
10. Конституція України : закон України від 23 лютого 2012 р. № 4443-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44. – Ст. 12.
11. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України / В. В. Брагінський //

Державне управління: теорія і практика. – 2011. – № 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>

12. Повороженко В. В. Основи взаємодії залізниць з іншими видами транспорту / В. В. Повороженко. – М. : Транспорт, 1986. – 215 с.

13. Аксьонов І.Я. Транспорт: історія, сучасність, перспективи, проблеми / І. Я. Аксьонов – М. : ТЕІС, 2000. – 216 с.

14. Транспортна логістика: Підручник для транспортних вузів. / Під загальною редакцією Л.Б. Миротина. – М. : Вид-во «Іспит», 2002. – 512 с.

15. Єдина транспортна система: Підручник для вузів / під ред. В. Г. Галабурди. – М. : Транспорт, 1996. – 295 с.

16. Пащенко Ю. Є. Перспективи розвитку транспортного комплексу / Ю. Є. Пащенко, А. М. Давиденко, Л. Г. Чернюк. – К. : Либідь, 1998. – 269 с.

17. Ломотько Д. В. Сучасний стан впровадження логістики на залізничному транспорті України / Д. В. Ломотько, О. Ю. Кривич // Збірник наукових праць: УкрДАЗТ. – 2013. – №142. – С.48.

18. Давидяк Т. Залізничний транспорт; реалії та перспективи //Голос України. – К. : Верховна Рада України, 2005. – 11 серпня (№147). – С.12.

19. Лоза С. П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України / С. П. Лоза //Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 11. – С. 22-38.

20. Чеховська М. Сутність та принципи корпоративного управління в системі залізничного транспорту України / М. Чеховська // Економіст. – 2007. – № 6. – С. 66-68.

21. Широкова О. Обґрунтування створення ефективної організаційної структури залізничного транспорту України / О. Широкова // Економіст. – 2008. – № 5. – С. 42-44.

22. Гаджінській А. М. Логістика. Підр. для вищих та середніх спец. учбових закладів. – Вид. 3-є, випр. / А. М. Гаджінській. – М. : Інформаційний центр "Маркетинг", 2000. - 269 с.

23. Боденчук А. В. Теоретические аспекты логистической деятельности предприятия / А. В. Бондерчук, А. В. Авраменко // Управление развития. – 2014. – № 8. – С. 130-132.

24. Анікіна Б. А. Логістика. – Вид. 3-є / Б. А. Анікіна – М. : Инфра-М, 2002 – 367 с.

25. Шапочка М. К. Сучасний стан та трансформація залізничного транспорту в умовах ринкових відносин / М. К. Шапочка, О. І. Рибіна / Економіка та управління національним господарством // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2011. - №1(13). – С. 50-55.

26. Пояснювальна записка до проекту зведеного фінансового плану залізниць України на 9 місяців 2019 року / Статистична інформація // Державна служба статистики України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

27. Постанова Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» / Законодавство // Верховна Рада України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>

28. Дергоусова А. О. Стратегічний розвиток залізничного транспорту в умовах реформування / А. О. Дергоусова // Ефективна економіка. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1555>

29. Офіційний вісник України 2014 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/main/b19y2014/page122/sp:max15>

30. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/>

31. Економічний журнал від 22.12.2017 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2370182-vid-radanskojido-evropejskoimodeli-zaliznicnogo-transportu-v-ukraini.html>

32. Дейнека О .Г. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту / О. Г. Дейнека, О. В. Дикань, О. Г. Диколенко, Л. Н. Ганич // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2013. – Вип.135. – С. 131-135.

33. Попова В. Конкурентоспроможність економіки України: джерела формування та соціальні наслідки / В. Попова // Економіка України. – 2008. – №8. – С. 4-13.

34. Перелік цін на виконання робіт (послуг) та реалізацію товарів АТ "Укрзалізниця" станом на 01.01.2020 р. / Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/>

35. Рудич О. Вплив антимонопольної політики держави на розвиток національної економіки / Ольга Рудич // Галицький економічний вісник – Тернопіль: ТНТУ. – 2014. – № 3. – С. 40-46.

36. Супрун В. Проблеми державного регулювання природних монополій в Україні: розвиток та перспективи / В. Супрун //Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 12. – С. 20-25.

37. Петренко Е. А. Реформування залізничного транспорту – теорія і світовий досвід: монографія / Е. А. Петренко – Київ : Центр учбової літератури, 2010. – 416 с.

38. Аналітична презентація на тему: Чи майбутнє в залізничного транспорту в Україні, 2030 / Аналітичний центр Ukrainian Institute for the Future. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.uifuture.org>

39. Колодійчук В. А. Інтегральна оцінка економічної ефективності регіональних логістичних систем підприємств / В. А. Колодійчук // Регіональна економіка. – 2016. – №2. – С. 20-21.

40. Симоненко Л. І. Інвестиційний процес в Україні в умовах перехідної економіки / Л. І. Симоненко // Фінанси України. – 2000. – №5. – С. 112-115.

41. Сергієнко О.М. Стратегічні напрямки інвестиційного розвитку України / О.М. Сергієнко // Формування ринкових відносин в Україні: збірник наукових праць. – 2004. – № 1. – С. 123-128.

42. Гетьман О.О. Економічне обґрунтування механізму функціонування підприємств у ринковому ієрархічному просторі / О.О. Гетьман // Вісник Дніпропетровського державного фінансово-економічного інституту: Економічні науки. – 2001. – № 2(6). – С. 94-97.

43. Заброда Д.Г. Адміністративно–правові проблеми взаємодії суб'єктів боротьби з корупцією: Монографія / Д.Г. Заброда, В.К. Колпаков. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-тет внутр. справ, 2007. – 147 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А1

Консолідований баланс ПАТ «Укрзалізниця» за 2020 рік (6 місяців).

Актив	Код ряд ка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	45 859 324	45 832 336
первісна вартість	1001	46 105 689	46 102 915
накопичена амортизація	1002	246 365	270 579
Незавершені капітальні інвестиції	1005	6 334 442	6 512 494
Основні засоби:	1010	182 361 393	178 038 963
первісна вартість	1011	475 036 834	477 143 252
знос	1012	292 675 441	299 104 289
Інвестиційна нерухомість	1015	–	–
Довгострокові біологічні активи:	1020	–	–
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	–	–
знос довгострокових біологічних активів	1022	–	–
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	737 122	708 635
інші фінансові інвестиції	1035	62 319	62 319
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	13 905	13 441
Відстрочені податкові активи	1045	129 813	167 287
Інші необоротні активи	1090	13 903 913	13 894 929
Усього за розділом I	1095	249 402 231	245 230 404
II. Оборотні активи			
Запаси:	1100	9 129 005	8 257 540
виробничі запаси	1101	8 276 737	7 331 164
незавершене виробництво	1102	441 940	547 534

готова продукція	1103	399 865	372 178
товари	1104	10 463	6 664
Поточні біологічні активи	1110	63	56
Дебіторська заборгованість за продукцію товари роботи послуги	1125	354 330	644 651
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	332 981	170 057
з бюджетом	1135	209 752	214 518
у тому числі з податку на прибуток	1136	113 272	114 663
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	–	–
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	229 706	182 874
Поточні фінансові інвестиції	1160	2 014 715	–
Гроші та їх еквіваленти:	1165	6 981 236	3 546 653
Готівка	1166	379	216
Рахунки в банках	1167	5 872 912	3 496 247
Витрати майбутніх періодів	1170	21 979	18 551
Інші оборотні активи	1190	333 926	160 287
Усього за розділом II	1195	19 607 693	13 195 187
III. Необоротні активи утримувані для продажу та групи вибуття	1200	–	–
Баланс	1300	269 009 924	258 425 591
Пасив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	229 879 115	229 879 115
Капітал у дооцінках	1405	–	–
Додатковий капітал	1410	18 906 066	18 905 984
Резервний капітал	1415	–	–
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(36 999 362)	(45 797 367)
Неоплачений капітал	1425	–	–

Вилучений капітал	1430	–	–
Неконтрольована частка	1490	30 384	28 032
Усього за розділом I	1495	211 816 203	203 015 764
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	19 630	19 630
Довгострокові кредити банків	1510	1 660 876	1 757 409
Інші довгострокові зобов'язання	1515	23 629 802	24 179 260
Довгострокові забезпечення	1520	3 186 892	3 174 944
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	3 186 892	3 174 944
Цільове фінансування	1525	16 672	19 932
Усього за розділом II	1595	28 513 872	29 151 175
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	–	
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	13 178 929	13 824 273
товари роботи послуги	1615	4 664 898	1 551 408
розрахунками з бюджетом	1620	866 453	1 159 338
у тому числі з податку на прибуток	1621	7 857	1 890
розрахунками зі страхування	1625	443 538	356 476
розрахунками з оплати праці	1630	1 712 587	1 335 698
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	1 936 973	1 091 126
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	756 695	750 967
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	–	–
Поточні забезпечення	1660	2 994 373	3 713 226
Доходи майбутніх періодів	1665	26 814	20 144
Інші поточні зобов'язання	1690	2 098 589	2 455 996
Усього за розділом III	1695	28 679 849	26 258 652
IV. Зобов'язання пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу та групами вибуття			
Баланс	1700	–	–
Баланс	1900	269 009 924	258 425 591

Консолідований баланс ПАТ «Укрзалізниця» за 2019 рік.

Актив	Код ряд ка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	45 837 219	45 859 324
первісна вартість	1001	46 036 803	46 105 689
накопичена амортизація	1002	199 584	246 365
Незавершені капітальні інвестиції	1005	7 121 243	6 334 442
Основні засоби:	1010	184 742 767	182 361 393
первісна вартість	1011	462 883 950	475 036 834
знос	1012	278 141 183	292 675 441
Інвестиційна нерухомість	1015	–	–
Довгострокові біологічні активи:	1020	–	–
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	–	–
знос довгострокових біологічних активів	1022	–	–
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	691 759	737 122
інші фінансові інвестиції	1035	73 546	62 319
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	17 701	13 905
Відстрочені податкові активи	1045	58 745	129 813
Інші необоротні активи	1090	14 947 486	13 903 913
Усього за розділом I	1095	253 490 466	249 402 231
II. Оборотні активи			
Запаси:	1100	8 881 521	9 129 005
виробничі запаси	1101	8 047 863	8 276 737
незавершене виробництво	1102	314 872	441 940
готова продукція	1103	507 344	399 865
товари	1104	11 442	10 463

Поточні біологічні активи	1110	10	63
Дебіторська заборгованість за продукцію товари роботи послуги	1125	527 476	354 330
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	136 842	332 981
з бюджетом	1135	164 482	209 752
у тому числі з податку на прибуток	1136	12 280	113 272
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	–	–
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	453 269	229 706
Поточні фінансові інвестиції	1160	–	2 014 715
Гроші та їх еквіваленти:	1165	1 251 826	6 981 236
Готівка	1166	721	379
Рахунки в банках	1167	1 193 931	5 872 912
Витрати майбутніх періодів	1170	21 156	21 979
Інші оборотні активи	1190	581 419	333 926
Усього за розділом II	1195	12 018 001	19 607 693
III. Необоротні активи утримувані для продажу та групи вибуття	1200	–	–
Баланс	1300	265 508 467	269 009 924
Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	229 879 115	229 879 115
Капітал у дооцінках	1405	–	–
Додатковий капітал	1410	18 894 521	18 906 066
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(38 660 688)	(36 999 362)
Неоплачений капітал	1425	–	–
Вилучений капітал	1430	–	–

Неконтрольована частка	1490	4 978	30 384
Усього за розділом I	1495	210 117 926	211 816 203
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	34 105	19 630
Довгострокові кредити банків	1510	9 310 210	1 660 876
Інші довгострокові зобов'язання	1515	11 978 749	23 629 802
Довгострокові забезпечення	1520	2 654 105	3 186 892
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	2 654 105	3 186 892
Цільове фінансування	1525	12 392	16 672
Усього за розділом II	1595	23 989 561	28 513 872
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	–	–
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	16 197 406	13 178 929
товари роботи послуги	1615	4 942 853	4 664 898
розрахунками з бюджетом	1620	612 481	866 453
у тому числі з податку на прибуток	1621	68 773	7 857
розрахунками зі страхування	1625	411 108	443 538
розрахунками з оплати праці	1630	1 538 144	1 712 587
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	2 324 462	1 936 973
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	108 194	756 695
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	–	–
Поточні забезпечення	1660	3 641 450	2 994 373
Доходи майбутніх періодів	1665	43 437	26 814
Інші поточні зобов'язання	1690	1 581 445	2 098 589
Усього за розділом III	1695	31 400 980	28 679 849
IV. Зобов'язання пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу та групами вибуття	1700	–	–
Баланс	1900	265 508 467	269 009 924