

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

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

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

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

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

УДК 338.31.4:656.225

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i52.61671>

## АНАЛІЗ ДОХОДІВ ВІД ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ УПРАВЛІННЯ

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

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

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

## АНАЛИЗ ДОХОДОВ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С ЦЕЛЮ УПРАВЛЕНИЯ

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

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

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

## ANALYSIS OF FREIGHT REVENUES OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISE FOR THE PURPOSES OF MANAGEMENT

*Pinchuk O.P., Candidate of Economic Sciences, associate professor,  
Piatygores G.S., Candidate of Economic Sciences, associate professor  
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V.  
Lazaryan)*

*The article deals with the essence of revenues from cargo transportation of railway transport enterprise. There are developed methodology and analysis of revenues from cargo transportation of railway transport enterprise carried out on example of management board of railway transportation for the purpose of revenues management. There were examined factors affecting the profitability of the railway enterprise. There was proposed potential for efficiency enhancement of the enterprise with reductions in freight volumes and deteriorating financial condition of the industry as a whole..*

**Keywords:** *railway transport, cargo traffic, revenue, analysis, revenue management, enhancement of efficiency.*

**Постановка проблеми.** В останні роки перед залізничною галуззю постала низка серйозних проблем, серед яких особливо слід виділити проблему управління доходами та підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств. В системі показників, що використовуються для оцінки економічної ефективності їх роботи, саме дохід займає одне з важливих місць. Фінансові ресурси залізничної галузі, необхідні для відтворення інфраструктури, оновлення рухомого складу, в значній частині формуються за рахунок доходів від вантажних перевезень. Таким чином, проблема розробки методики аналізу доходів від вантажних перевезень як складової системи управління ними є надзвичайно важливою у теперішній час. Дослідження факторів впливу на доходи та пошук резервів підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств сприятимуть оздоровленню галузі та скорішому виходу з кризи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням формування і використання доходів залізничного транспорту, розвитку вантажних перевезень, ціноутворення та підвищення ефективності залізничного транспорту присвячені праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, серед яких Ю. С. Бараш, В. П. Гудкова, Г. Д. Ейтутіс, Н. П. Терьошина та ін. Удосконалення процесів формування та розподілу доходів на залізничному транспорті знаходяться в центрі уваги таких вчених, як М. Г. Белінська, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, Є. М. Сич та ін. [1-8]

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** В системі управління доходом підприємства важливе місце займає

аналіз його динаміки, структури та факторів впливу. Малодослідженими залишаються питання стосовно методології аналізу доходів від вантажних перевезень з метою управління ними та розробка на основі його результатів заходів з підвищення ефективності діяльності залізничного підприємства.

**Формування цілей статті.** Метою даної статті є розгляд поняття доходів залізничного підприємства, побудова методики аналізу доходів залізничного підприємства та на підставі проведеного аналізу доходів на прикладі дирекції залізничних перевезень розробка заходів з підвищення ефективності її діяльності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Доходи від перевезень – це грошові кошти, які належать залізниці за виконані у її межах перевезення і пов'язані з ними послуги. Головним чином вони створюються за рахунок тарифної плати за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти та інших послуг, які надаються клієнтам.

Аналіз доходів дирекції залізничних перевезень від вантажних перевезень доцільно розпочинати з дослідження обсягів роботи по станціях. Фінансування залізничних станцій за виконаний обсяг роботи по перевезеннях здійснюється за рахунок доходів від перевезень. У розпорядження станції від залізниці та дирекції залізничних перевезень надходять кошти за виконану експлуатаційну роботу, а також доходи станції за надані послуги населенню, підприємствам і організаціям та інші надходження, передбачені фінансовими планами.

Проведений аналіз за останні роки показав, що обсяг вантажної роботи на станціях дирекції значно зменшується.

В той же час, нетарифні доходи в 2014 році майже на 14% більше, ніж в 2013 році. Більш повну уяву про ефективність роботи станцій дає розрахунок показника «дохід на один вагон». Розрахунки показали, що нетарифний дохід в розрахунку на 1 вагон в середньому по дирекції збільшився в 2014 році на 206,78 грн. Майже всі станції досягли позитивної динаміки цього показника.

Аналіз тарифних доходів дирекції по станціях показав, що доходи дирекції в 2014 році зросли на 12 % за рахунок підвищення тарифів.

Ефективність діяльності станцій вимірюється показником співвідношення нетарифних доходів на 1 гривню тарифного доходу. Такий розрахунок в 2014 році показав, що співвідношення становило 15,83, тобто на 1 гривню тарифного доходу по дирекції приходить 15,83 грн нетарифного доходу. В

2013 році таке співвідношення було більшим на 0,23 грн.

Подальший аналіз доцільно проводити за видами доходів, а саме: аналіз місцевих доходів, додаткових зборів та інших доходів від вантажних перевезень.

Розрахунки показали, що найбільша питома вага в структурі місцевих доходів належить доходів від зважування та перевірки маси вантажів (64% від місцевих доходів). В структурі додаткових зборів найбільша частина припадає на збори за подачу та забирання вагонів (51,5% від додаткових зборів). Дирекція отримує доходи у вигляді штрафів, їх сума зросла в 2014 році на 14%.

Метою подальшого аналізу є виявлення фінансових результатів та їх динаміки. Дирекція отримує фінансовий результат від підсобно-допоміжної діяльності. Прибуток від перевезень не планується та не отримується (табл. 1).

*Таблиця 1*

*Аналіз фінансових результатів підсобно-допоміжної діяльності, тис. грн.*

Найменування показників	Доходи		Витрати	Фінансовий результат	Рентабельність, %
	всього	в т.ч. ПДВ			
Реалізація послуг підсобно-допоміжного виробництва, в тому числі:	21684	3156	15114	3414	22,6
господарство станцій	7925	987	4206	2732	65,0
господарство громадського харчування	776	129	647	0	0,0
інші види діяльності	12983	2040	10261	682	6,6

Показники рентабельності характеризують ефективність роботи підприємства в цілому, прибутковість різних напрямів діяльності, окупність витрат. Ці показники більш повно, ніж

доходи, прибуток, характеризують остаточні результати господарювання.

Розрахунок доцільно здійснювати, використовуючи дані тільки по підсобно-допоміжній діяльності (табл. 2).

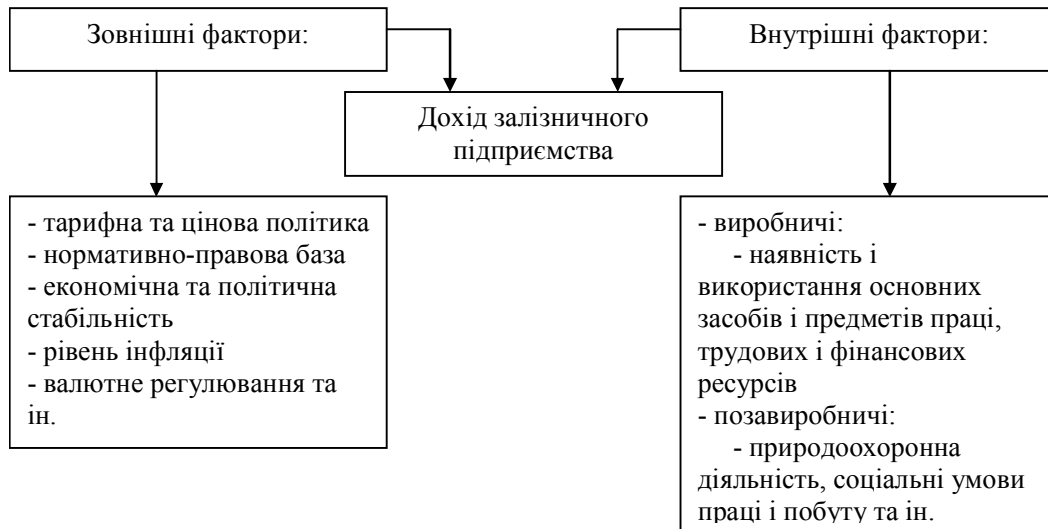
*Таблиця 2*

*Аналіз фінансових результатів Дирекції, тис. грн.*

Показник	План	Звіт	Відхилення до плану	
			абсолютне	відносне, %
Перевезення				
Прибуток	0	0	-	-
Експлуатаційні витрати	226153	229197	3044	101,3
Рентабельність перевезень, %	-	-	-	-
Підсобно-допоміжна діяльність				
Прибуток ПДД	4955	3414	-1541	68,9
Витрати ПДД	17592	15114	-2478	85,9
Рентабельність ПДД, %	28,2	22,6	-5,6	-

З табл. 2 видно, що за 2014 р. фактична рентабельність по перевезеннях відповідає нульовій плановій рентабельності. По підсобно-допоміжній діяльності рентабельність складає 22,6 %.

Залізничний транспорт – це рентабельна галузь, яка покриває витрати за рахунок власного отриманого доходу. На величину доходу впливають як зовнішні, так і внутрішні фактори (рис. 1).



*Рис. 1. Фактори, які впливають на величину доходу залізничного підприємства*

Виробничі фактори можуть поділятися на екстенсивні та інтенсивні. прикладі зміни експлуатаційних показників діяльності однієї зі станцій Дирекції (табл. 3).

Розглянемо вплив внутрішніх факторів на

*Таблиця 3*

*Вплив експлуатаційних показників на результати діяльності*

Показники	План	Звіт	Відхилення до плану	Ставка грн	Вплив, тис. грн.
1	2	3	4	5	6
Навантаження, тн в середньому на добу	4753	4896	143	4,18	-218,2
Вивантаження, вагонів в середньому на добу	60	64	4	341,8	-499,0
Статичне навантаження, тн/ваг	43,28	44,28	1,00	4,18	-169,4
Обіг вагону, діб	2,17	1,71	-0,46	1,02	-4241,7
Обіг місцевого вагону, діб	0,64	0,59	-0,05	1,02	-28,6
Процент порожнього пробігу	46,60	46,38	-0,22	-	81,32
Дільнична швидкість, км/год	26,7	27,3	0,6	-	-558,1
Технічна швидкість, км/год	37,3	37,8	0,5	-	-2895,9
Продуктивність локомотиву, тнкм бр/лок.	513	524	11	-	-2537,54
Середньодобовий пробіг локомотиву, км	325	326	1	-	-513,5
Середня вага поїзду, тн	2908	2988	80	-	-6196,3
<b>РЕЗУЛЬТАТ</b>					<b>-17748,30</b>

Екстенсивні фактори впливають на процес отримання доходу через кількісні зміни обсягу засобів і предметів праці; фінансових ресурсів; часу роботи обладнання; чисельність персоналу; фонду робочого часу.

Інтенсивні фактори впливають на процес отримання доходу через якісні зміни підвищення продуктивності обладнання та його якості, використання прогресивних видів матеріалів вдосконалення технології їх обробки, прискорення оборотності оборотних засобів, підвищення кваліфікації і продуктивності праці персоналу, зниження трудомісткості і матеріаломісткості продукції, вдосконалення організації праці і більш ефективне використання фінансових ресурсів тощо.

В зв'язку з тим, що для транспортних підприємств основним джерелом фінансового забезпечення (63-85%) є отриманий власний дохід, тому необхідно ефективно розподіляти і використовувати його. В умовах обмеженості ресурсів необхідно розробляти ефективні схеми управління доходом, які б допомагали раціонально використовувати наявні власні кошти як для внутрішніх потреб, так і для впровадження нових інноваційних технологій на транспортні підприємства. Ефективність використання доходу залежить не тільки від впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, а й від ефективної політики управління отриманого доходу.

Політика управління доходом залізничного підприємства реалізується на рівні його формування, розподілу та використання. На рівні формування доходів відбувається планування доходів, витрат та оптимізація їх співвідношення шляхом прогнозування, аналізу по підприємству та галузі в цілому. Розподіл доходів включає сплату податків та платежів до бюджету, направлення коштів на споживання та інноваційний розвиток. На цьому рівні здійснюється вплив податкової політики, розроблена політика інноваційного розвитку самого підприємства та врахування ризиків, які супроводжують діяльність підприємства. Використанню доходів на внутрішні потреби на інноваційний розвиток передують оцінка ефективності прибутку за видами діяльності за допомогою показників рентабельності.

Основним завданням управління доходом транспортного підприємства є пошук можливих резервів для збільшення доходності. Серед можливих резервів можна виділити наступні

групи: організаційно-технічні; фінансові; адміністративно-правові.

Організаційно-технічні резерви направлені на: оптимізацію маршрутів; раціоналізацію графіку руху та дотримання безпеки руху; технічне та технологічне оновлення матеріально-технічної бази; ведення організаційно-технічних заходів для збільшення обсягів перевезення та ефективного використання рухомого складу. Також організаційно-технічні резерви пов'язані з впровадженням нових видів послуг. Це дозволить оптимізувати процес перевезень, а саме прискорити подачу вагонів, зменшити простой, спростити митні процедури та збільшити рівень отриманого доходу, підвищити рентабельність як підприємства так і галузі та зменшити експлуатаційні витрати.

На підставі проведеного аналізу доходів дирекції проводиться розробка заходів по покращенню діяльності (табл. 4).

Фінансові резерви пов'язані з реалізацією таких заходів: обґрунтуванням тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; упорядкуванням категорій громадян, яким надаються пільги; створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; залученням додаткових коштів на основі впровадження ефективного механізму для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; підвищенням тарифів за простій вагонів з вини клієнта та надмірне використання рухомого складу під час розвантажування вагонів та ін. Резерви фінансового характеру направлені на удосконалення тарифної політики, збільшення обсягів перевезень та запровадження нових більш якісних умов обслуговування, що дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності транспортного підприємства та перейти на інноваційний тип розвитку.

Адміністративно-правові резерви – це створення пільгових умов з боку держави для технологічного розвитку залізниць (надання кредитів на пільгових умовах, грантів, дотацій), створення спеціального режиму інвестиційної діяльності для підвищення інвестиційного потенціалу та привабливості регіону. Створення правової основи дозволить підвищити рівень конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень та створить умови для правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниці.

*Таблиця 4*

*Пропозиції щодо покращення ефективності діяльності Дирекції*

Мета заходів	Види заходів
1	2
<b>Господарство перевезень</b>	
Для скорочення загального обігу вагона	Скоротити час знаходження вагонів на проміжних станціях та технічних станціях
Для скорочення обігу навантаженого вагона і транзитного вагона	Скоротити робочий парк навантажених вагонів, в т.ч. з транзитним вантажем, за рахунок прискорення просування по дільницям і здачі навантажених
Для скорочення простою вагонів під однією вантажною операцією	Забезпечити дотримання розрахункового часу знаходження вагонів на під'їзних коліях, передбачених ЄТП
Для скорочення простою вагонів на 1-й технічній станції скоротити простій вагонів без переробки і з переробкою для чого:	Вимагати поліпшення якості ремонту та технічного обслуговування локомотивів для уникнення неграфікових зупинок поїздів на станціях в очікуванні зміни локомотива по несправності.
	Аналізувати всі випадки несвоєчасної видачі локомотивів, що призвели до затримок вагонів на станціях.
Для підвищення вантажообігу :	Направляти порожні вагони під навантаження по найкоротшим відстаням.
Для підвищення середньодобового пробігу локомотивів	Скоротити простій електровозів у пунктах зміни лок. бригад за рахунок дотримання режиму роботи локомотивних бригад в пунктах зміни.
Для підвищення середньої ваги поїзда	Забезпечити формування і пропуск великовагових поїздів.
	Заборонити відправлення неповновагових поїздів зі станцій
<b>Господарство вантажної та комерційної роботи</b>	
Збільшення нетарифних надходжень від вантажних перевезень	Проводити детальні аналізи доходних надходжень від нетарифних нарахувань по станціях Щоденно контролювати виконання грошових надходжень.
	Контролювати правильність стягнення станціями платежів по додаткових зборах з метою уникнення недоборів.
	Отримання збору від зберігання вантажів у вагонах у разі затримки з вини отримувача
	Отримання збору за перебування приватних вагонів (крім вагонів державних вагонних компаній) на коліях погоджених станцій (надання послуг з відстою власних (приватних) порожніх вагонів на коліях)
	Забезпечення контролю за фактичним надходженням коштів по задоволених позовах залізниць
Зниження збитків дирекції від незбережних перевезень вантажів	Комісійно розглядати стан збереження вантажів на засіданнях постійно діючої комісії.
	Підвищувати якість та оперативність розслідувань актових матеріалів
	Забезпечення постійного контролю за відшкодування збитків від незбережних перевезень
	Посилити контроль за прийомом вантажів до перевезення, їх видачею та оформленням перевізних документів
Покращення якості обслуговування клієнтів та спрощення прийому вантажів до перевезення	Впровадження автоматизованого формування форм комерційної звітності, узгодження та друкування сформованих та підписаних пам'яток, відомостей плати та накопичувальних карток на робочих місцях автоматизованих систем вантажовласника.

**Висновки.** Досліджуючи питання управління доходами підприємства залізничного транспорту від вантажних перевезень, особлива увага була приділена методиці аналізу тарифних і нетарифних доходів на прикладі дирекції залізничних перевезень. В результаті досліджень було виявлено резерви (організаційно-технічні, фінансові та адміністративно-правові) для збільшення доходності транспортного підприємства. Збільшення доходів дозволить покращити якість наданих послуг та роботу залізниці, забезпечить модернізацію основних засобів та дозволить вийти на новий рівень розвитку.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Белінська М.Г. Сучасний підхід до формування доходів від основної діяльності залізничного транспорту / М.Г. Белінська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка та технології: Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції, 11-12 квітня 2013 р. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 48–50.
2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю. С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ, 2006. – 252 с.
3. Гудкова В. П. Діагностика конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. М. Одарченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 133–138.
4. Ейтутіс Г. Д. Реструктуризація залізниць на основі галузеворегіональної моделі реформування / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 2. – С. 41–45.
5. Колесникова Н. М. Роль державного регулювання вантажних тарифів у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / Н. М. Колесникова, В. В. Чорний // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 30. – 2014. – С. 69–76.
6. Макаренко М. В. Основи управління фінансами залізничного транспорту / За заг. ред. М. В. Макаренка [та ін.] – К.: ДЕТУТ, 2011. – 458 с.
7. Сич Є. М., Рибалкін В. О., Колесникова Н. М. Механізм формування доходів від перевезень залізничним транспортом / Є. М. Сич, В. О. Рибалкін, Н.М. Колесникова // Збірник наукових праць КУЕТТ. – 2007. – Вип. 9. – С. 123 – 127.
8. Терешина М. П. Экономика железнодорожного транспорта / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, И. В. Белов и др. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
9. Статистичні дані діяльності Дирекції за 2011-2014 роки.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Бараш Ю.С.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.011

## МОДЕЛЬ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В ІННОВАЦІЙНІЙ ЕКОНОМІЦІ

*Синиця Л.В., докторант (СНУ ім. В. Даля)*

*У статті проведений аналіз теоретичних підходів до моделювання стратегічного розвитку підприємств транспортної галузі в умовах інноваційної економіки. Визначено вплив на підприємство змін зовнішнього середовища в динамічному аспекті. Наведено характеристики транспортних підприємств, які вони повинні мати для виживання в конкурентному середовищі, в умовах ключових змін бізнесу.*

*Обґрунтовано переваги використання динамічних моделей, які враховують вплив зовнішнього середовища на результати діяльності підприємств, передбачають механізми і методiku здійснення змін, визначення тимчасових точок переходу і параметри трансформаційних процесів.*

**Ключові слова:** підприємство, модель, стратегія, інновації, динамічний підхід, зовнішнє середовище, розвиток, аналіз, управління.

© Синиця Л.В.