

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА

УДК 338.48

DOI: 10.31733/2078-3566-2021-3-304-311



**Лариса
МАРЦЕНЮК[®]**
доктор економічних
наук, доцент
(Дніпровський
національний
університет
залізничного
транспорту
ім. акад. В. Лазаряна)



**Камерон
БАТМАНГЛІЧ[®]**
доктор філософії
(Варненський
університет
менеджменту,
Болгарія)

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ: ШЛЯХИ ВИХОДУ З КРИЗИ

Наголошено, що карантинні заходи і заходи соціального дистанціювання, необхідні для зниження швидкості поширення пандемії, мають особливо серйозний вплив на малі і середні підприємства через різке скорочення попиту на послуги, за винятком роздрібною торгівлі харчовими продуктами. Транспорт не є винятком і теж зазнає великих збитків внаслідок зниження обсягів перевезень.

Проаналізовано економічну активність та рівень ВВП України впродовж останніх років. Окреслено політичні заходи, що впроваджувалися впродовж терміну дії карантину, які покликані були надати адресну фінансову підтримку малим і середнім підприємствам.

Нинішня криза вимагає прийняття комплексних заходів підтримки, що містять не тільки підтримку шляхом відкриття кредитних ліній і надання кредитних гарантій, але також заходи підтримки в межах заходів податково-бюджетної і соціальної політики. Крім того, інтенсивна підтримка буде потрібна в середньостроковій і довгостроковій перспективі, особливо для того, щоб допомогти підприємствам швидко оговтатися від кризи завдяки підтримці цифровізації, більш гнучкого регулювання і поліпшення доступу до фінансування.

Виокремлено сильні та слабкі сторони залізничного транспорту, проаналізовано його можливості та переваги, особливо порівняно з іншими видами транспорту, а також загрози внутрішнього та зовнішнього впливів.

Проаналізовано внесок АТ «Укрзалізниця» у подолання впливу пандемії COVID-19 у 2020 році. Наголошено, що залізниця є потужним платником податків.

Запропоновано заходи подолання кризи на залізничному транспорті, серед яких, зокрема, розділення вантажного та пасажирського руху, відмова від перевезення пільгових категорій громадян за нинішньою схемою фінансування цих перевезень місцевими органами влади, запровадження державно-приватного партнерства на умовах концесії.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, криза на транспорті, подолання пандемії, антикризові заходи.

Постановка проблеми. Економічні наслідки пандемії коронавірусу вже виглядають серйозними. Внаслідок одночасного дефіциту попиту і пропозиції економічна активність на ключових європейських, північноамериканських і азійських ринках знизилася сильніше, ніж під час світової фінансової кризи 2008–2009 років.

© Л. Марценюк, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4121-8826>

Researcher ID: N-3917-2019

rwinform1@ukr.net

© К. Батмангліч, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2050-4946>

cameron.batmanglich@gmail.com

Згідно із прогнозом ОЕСР, за умови розвитку подій за базовим сценарієм світовий ВВП в 2021 році скоротиться на 4,5 %.

У міру зняття карантинних обмежень багато змогли відновити економічну активність. Однак у багатьох країнах, судячи з усього, вже починається стагнація, а впевненість в майбутньому не міцніє, зважаючи на нові спалахи вірусу практично по всьому світу.

Карантинні заходи і заходи соціального дистанціювання, необхідні для зниження швидкості поширення пандемії, мають особливо серйозний вплив на малі і середні підприємства через різке скорочення попиту на послуги, за винятком роздрібною торгівлі харчовими продуктами. Транспорт, не ставши винятком, теж зазнає великих збитків внаслідок зниження обсягів перевезень.

Нинішня криза вимагає прийняття комплексних заходів підтримки, що містять не тільки підтримку шляхом відкриття кредитних ліній і надання кредитних гарантій, але також заходи підтримки в межах заходів податково-бюджетної і соціальної політики. Крім того, інтенсивна підтримка буде потрібна в середньостроковій і довгостроковій перспективі, особливо для того, щоб допомогти підприємствам швидко оговтатися від кризи завдяки підтримці цифровізації, більш гнучкого регулювання і поліпшення доступу до фінансування.

Економічні наслідки коронавірусної кризи передусім відчули фінансові ринки, коли іноземні інвестори почали вилучати свої інвестиції. Треба відзначити, що інвестиційна привабливість України і так не була в лідерах, а тепер справи погіршилися.

Жорсткі карантинні заходи, спрямовані на боротьбу з поширенням вірусу, призвели до серйозного скорочення обсягів виробництва в короткостроковій перспективі. У період загальнонаціонального карантину деякі галузі сфери послуг (наприклад, туризм), що вимагають прямої взаємодії клієнтів і постачальників послуг, внаслідок обмеження пересування і вимог, що стосуються соціального дистанціювання, практично позбулися доходів.

Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми. У засобах масової інформації можна зустріти безліч інформації стосовно того, як вплинули карантинні обмеження внаслідок пандемії коронавірусу на ті чи інші галузі, в тому числі на транспортну галузь. Стосовно оцінки роботи залізниць в період пандемії та розробки напрямів виходу з кризи можна виокремити статті таких науковців: В. Диканя, Т. Чаркіної, І. Токмакової та інших.

Метою статті є оцінка наслідків пандемії коронавірусу на залізничну галузь, виокремлення сильних та слабких сторін залізничного транспорту, окреслення перспектив розвитку.

Виклад основного матеріалу. На підставі даних про повне або часткове припинення діяльності у відповідних галузях, безпосередні наслідки для економіки нашої країни в період призупинення діяльності оцінюються в розмірі до 30 % ВВП. Звіти компанії Google про пересування жителів відображають вплив пандемії на пересування людей. Тож кількість походів у продуктові магазини і аптеки та витрачений на них час в період карантину знизилася більше ніж на 60 % порівняно зі звичайними показниками, а кількість поїздок на робочі місця зменшилася більше ніж на 70 %.

Для бізнесу коронавірусна криза мала цілу низку різноманітних наслідків. У сфері пропозиції криза й ізоляційні заходи викликали брак робочої сили, оскільки працівники хворіли або змушені були залишатися вдома з дітьми, поки школи не працювали. До того ж порушення роботи міжнародних та внутрішніх ланцюжків постачання породжували дефіцит проміжної продукції. Однак набагато тяжчі і триваліші наслідки матиме криза у сфері пропозиції. Карантинні заходи призвели до різкого падіння попиту в так званих «нежиттєзабезпечуючих» галузях, що спричинило за собою брак готівки, особливо в секторі малого та середнього бізнесу, де підприємства часто мають у своєму розпорядженні досить обмежений капітал. Крім того, економічний спад, супроводжуваний звільненнями і зростанням невпевненості в завтрашньому дні, в найближчі місяці призведе до скорочення споживання і, відповідно, доходів підприємств. Зниження доходів призведе до звільнень.

Згідно з прогнозом ЄБРР, в 2021 році ВВП України збільшиться на 3,5 %. Ізоляційні заходи, введені під час пандемії COVID-19, призвели до серйозного спаду економічної активності в Україні. У березні пасажирообіг впав на 16,3 % порівняно з попереднім роком, випуск промислової продукції скоротився на 8,6 %, а виробництво –

на 9,9 %, за даними Державної служби статистики України. Однак зниження обсягу виробництва великою мірою відображає низьку продуктивність галузі протягом попередніх місяців, оскільки показники виробництва в березні були трохи вище лютневих показників. Загалом реальний ВВП України в 2020 році зменшився на 11,4 %. Випуск промислової продукції скоротився на 7,4 %, а випуск сільськогосподарської – на 9,8 %. Скоротилися обсяги зовнішньої торгівлі. Обсяги експорту залишалися на 7,4 % менше, ніж в 2019 році, обсяги імпорту – на 14,7 % менше.

Економічний спад вже призвів до значної девальвації української гривні стосовно долара США і євро і похитнув позиції державного бюджету України. Україні вже належало погашення свого зовнішнього боргу в 2020 році, і переговори з МВФ застопорилися на обговоренні питань, що містять банківську і земельну реформу. Земельна реформа відбулася частково 1 липня 2021 року – відкрився ринок приватизації землі. Добре це чи погано, покаже час, але є побоювання, що особи з великими грошима куплять багато українських земель і в майбутньому будуть цим зловживати. Крім того, можливість влади протистояти зовнішнім потрясінням додатково обмежується невеликим обсягом соціальних допомог та низьким рівнем внутрішніх заощаджень. 30 березня 2021 року представники органів влади заявили про очікуване зниження ВВП внаслідок пандемії на 4,8 %. На початку травня Україна зафіксувала зростання безробіття: було зареєстровано 156 000 нових безробітних, тобто порівняно з минулим роком зростання становило 48 %. Водночас кількість нових вакансій скоротилася на 60 %. У другому кварталі 2020 року рівень безробіття виріс до 9,9 %, а реальні наявні доходи населення скоротилися на 7,3 % порівняно з 2019-м роком.

13 квітня 2020 року в Україні був створений фонд боротьби з коронавірусом в розмірі 64,7 млрд гривень (2,3 млрд доларів США). Згодом його бюджет збільшили до 66 млрд гривень (2,33 млрд доларів).

Для підтримки населення і бізнесу був введений цілий комплекс заходів. У разі порушення податкового законодавства в період з 1 березня по 31 травня 2020 року не застосовувалися будь-які штрафи; при цьому це правило не стосувалося ПДВ, акцизного податку та оренди. Термін подання річної декларації про доходи був продовжений на два місяці до 1 липня 2020 року; податок повинен був бути сплачений до 1 жовтня 2020 року. Крім того, парламент призупинив дію вимоги про сплату податку на комерційну нерухомість і землю; визначив карантин у зв'язку з COVID-19 як форс-мажорну обставину в межах юридичних договорів; відклав застосування вимоги про притягнення реєстраторів до розрахункових операцій; а також призупинив податкові перевірки на підприємствах. Орендарі також були тимчасово звільнені від орендної плати щодо об'єктів, що не використовувалися в період карантину. Самостійно працюючим підприємцям було запропоновано тимчасове звільнення від сплати відрахувань на соціальне страхування в березні і квітні; при цьому застосування штрафів за неповну сплату відрахувань і здачу неповної звітності призупинено. У вересні 2020 року були прийняті поправки до Податкового кодексу, в результаті яких ставка ПДВ для підприємств культурної, туристичної та креативної економіки знизилася до 7 %, оскільки в цих сферах практично неможливо продовжувати роботу у віддаленому режимі. Підприємцям виплачували по 8 тисяч гривень компенсації на місяць, але ж ми розуміємо, що для будь-якого бізнесу це вкрай мало.

До того ж Україна ввела політичні заходи, покликані надати адресну фінансову підтримку малим і середнім підприємствам. ПриватБанк (найбільший кредитор країни) оголосив про кредитні канікули для середніх підприємств до кінця травня, а кредитним організаціям було заборонено підвищувати процентні ставки за виданими кредитами. З метою спрощення доступу до фінансування був змінений формат державної ініціативи «Доступні кредити 5–7–9 %», даючи МСП можливість отримати кредит в розмірі до 110 тис. дол. США для того, щоб забезпечити рефінансування непогашених кредитів і зберегти працівників. На 23 вересня в межах цієї програми видано 3 506 кредитів на загальну суму 8,5 млрд гривень (300 млн доларів США), причому більшість одержувачів (60 %) належать до сільськогосподарського сектора. Також була анонсована нова ініціатива, яка передбачає надання кредитів у розмірі до 5 млрд гривень з нульовою процентною ставкою і гарантією держави в розмірі 80 %. Ба більше, Національний банк України продовжив своє втручання в роботу ринку іноземних валют з метою підтримки національної валюти, при цьому знизивши процентну ставку до 8 %.

У 2020 році було ухвалено закон, що дозволяє підприємствам вводити більш

гнучкий графік роботи. МСП, яким довелося призупинити свою діяльність на час карантину, надається можливість подати заяву на участь в програмі з виплати допомоги по частковому безробіттю, в межах якої за кожну годину втраченого робочого часу компанія отримає дві третини ставки окладу. До кінця серпня більше 85 % суми в 95 млн доларів США, виділеної на реалізацію цього заходу, було розподілено між 370 тис. одержувачами. Інші заходи підтримки містили у собі допомоги на дітей для індивідуальних підприємців. Поряд з підтримкою підприємств уряд вжив заходів соціальної підтримки, включно з наданням субсидій на оплату комунальних послуг вразливим групам населення, збільшенням мінімального розміру допомоги по безробіттю майже на 54 %, підвищенням пенсій, введенням правових підстав для отримання допомоги по безробіттю, а також наданням іпотеки по більш доступних ставках. З одного боку, держава зробила все можливе для підтримки населення, але обмежені фінансові можливості держави, а також необхідність виділення незапланованих коштів на боротьбу із коронавірусом, вплинуло на те, що багато верств населення залишилися без державної фінансової підтримки (це стосується тих, кого звільнили, та тих, хто працював не оформленим).

Внесок АТ «Укрзалізниця» у подолання впливу пандемії COVID-19 у 2020 році. У 2020 році Україна стикнулася з глобальними викликами, пов'язаними з пандемією COVID-19. Попри вкрай складну економічну ситуацію, АТ «Укрзалізниця» залишилось одним з найбільших платників податків, вчасно сплачувало борг за єврооблігаціями. Завдяки гнучким рішенням Товариству вдалося зберегти колектив, вчасно у повному обсязі виплачувати працівникам зарплату, а також соціальні виплати та пільги. У березні 2020 року, коли у зв'язку із запровадженням карантинних заходів у країні було зупинено роботу транспорту, Компанія власним коштом здійснювала перевезення співробітників оперативних служб, дбала про повернення додому українців, які опинилися за кордоном, забезпечувала надійні перевезення вантажів. Товариство вживало усіх необхідних заходів щодо захисту своїх співробітників, закуповувало антисептики, захисні маски та респіратори, інші засоби індивідуального захисту. Компанія сплачувала допомогу співробітникам, які захворіли на COVID-19. Також АТ «Укрзалізниця» підтримувало державний проєкт «Велике будівництво», продовжувало здійснювати заходи щодо навчання персоналу, працювало над поліпшенням умов життя залізничників.

Укрзалізниця – один з найбільших платників податків у країні. Понад 25 млрд грн – усього виплат на користь держави (сума податкових платежів Товариства до державних та місцевих бюджетів); 3,7 млрд грн сплатила Компанія податку на землю під коліями; 6,1 млрд грн сплачено податку на додану вартість. Укрзалізниця забезпечила перевезення пільгових категорій громадян у приміському сполученні, систематично недоотримуючи оплату послуг від органів місцевої влади. 16,4 млн осіб, що належать до пільгових категорій громадян, перевезено Компанією в приміському сполученні. Понад 205 млн грн – заборгованість перед Товариством місцевих органів влади за пільгові перевезення у приміському сполученні. Лише 28 % компенсації отримала Компанія за пільгові перевезення пасажирів у приміському сполученні від місцевих органів виконавчої влади у 2020 році.

Укрзалізниця забезпечила безкоштовне підвезення співробітників оперативних служб до місць роботи своїми службовими поїздами.

Всього за період карантину та до відновлення руху пасажирських і приміських поїздів службовими поїздами було перевезено: понад 206 тис. медичних працівників, 20,2 тис. співробітників Національної поліції України, 4,7 тис. працівників Державної служби України з надзвичайних ситуацій. Усі витрати з організації перевезень Компанія взяла на себе. Укрзалізниця допомогла повернутись з-за кордону українцям, які внаслідок карантинних обмежень не змогли самостійно перетнути кордон. Понад 7,5 тис. пасажирів перевезено спеціальними поїздами з Польщі, Чехії, Росії і країн Балтії.

Укрзалізниця закупила апарати штучної вентиляції легень, кисневі концентратори та засоби індивідуального захисту для залізничних лікарень.

24 апарати штучної вентиляції легень та 8 кисневих концентраторів закуплено для лікарень філії «Центр охорони здоров'я». Послугами лікарень користуються залізничники, члени їхніх родин та місцеве населення.

Укрзалізниця виплачувала матеріальну допомогу працівникам у разі хвороби на COVID-19. Майже 2 тисячі працівників, які захворіли на COVID-19, отримали матеріальну допомогу на загальну суму приблизно 4,3 млн грн.

Компанія розробила Програму дій щодо мінімізації впливу наслідків COVID-19 на операційну діяльність, аби зберегти фінансову стійкість Товариства. Укрзалізниця повернула пасажиром повну вартість квитків на скасовані у зв'язку з карантинном поїзди. У березні 2020 року перевезення пасажирів залізничним транспортом в усіх видах внутрішнього сполучення було заборонено. Компанія повернула пасажиром 100 % вартості квитків – 743 959 проїзних документів на момент закриття їх продажу на суму 262 млн грн. В 2020 році внаслідок карантинних обмежень, викликаних пандемією коронавірусу, обсяги перевезень Укрзалізницею суттєво скоротилися. Одночасно вже у 2021 році вантажні та пасажирські перевезення почали набирати оберти, Укрзалізниця намагається здійснити низку заходів щодо підвищення конкурентоспроможності залізниць. Серед заходів і зміна керівництва на більш ефективне, і відкриття ринку концесії на залізницях, і залучення інвесторів для оновлення транспортної інфраструктури та рухомого складу тощо. Укрзалізниця має великий потенціал для відродження довіри серед клієнтів – вантажовідправників та пасажирів. Виконаємо SWOT-аналіз для виявлення слабких та сильних сторін залізниць, а також окреслення їх перспектив та загроз (табл. 1).

Таблиця 1

SWOT-аналіз Укрзалізниці

СИЛЬНІ СТОРОНИ	МОЖЛИВОСТІ
• національний лідер на ринку логістики, який забезпечує 65 % вантажообігу та 35 % пасажирообігу країни; • перспектива запровадження нових транспортно-логістичних послуг, що назріває; • розвинена мережа залізничних колій, яка охоплює всю країну; • власні потужності для виробництва, ремонту та модернізації рухомого складу; • структура промисловості, залежна від використання залізничного транспорту; • містоутворююче підприємство в багатьох регіонах; • міцні традиції культури залізничників та високий рівень накопиченої професійної компетенції; • вільне ціноутворення на послуги користування власними вагонами перевізника • високий рівень зношеності основних фондів та недостатній рівень інвестицій у минулому; • значне боргове навантаження; • відсутність можливості залучення приватних інвестицій через законодавчі обмеження, високі політичні та фінансово-економічні ризики; • відсутність орієнтованого на ринок державного регулювання залізничних перевезень; • значний рівень не орієнтованої на ринок бюрократії; • значний рівень необґрунтованих соціальних очікувань; • значна кількість адміністративного та іншого персоналу; • великий обсяг соціальних зобов'язань (наприклад, здійснення збиткових пасажирських перевезень) за відсутності державної підтримки; • недостатність висококваліфікованих кадрів як через незадовільний рівень оплати праці, так і через незадовільний стан освіти та	• пріоритет уряду на довгостроковий розвиток залізничних перевезень; • політика держави щодо підтримки визначених структурних реформ і трансформації Компанії та підходів до управління; • перспектива дерегуляції локомотивної складової тарифу; • запровадження системи тарифікації послуг на доступ до залізничної інфраструктури, яка забезпечує покриття витрат на її утримання, відновлення та розвиток; • великий попит на пасажирські залізничні перевезення за рахунок великої щільності населення та незадовільного стану автомобільних доріг; • ініціатива держави щодо компенсації збитків перевезень пасажирів у далекому сполученні з державного бюджету; • підтримка держави в компенсації збитків від пасажирських перевезень далекого сполучення шляхом здійснення державного замовлення на їх організацію; • участь держави та місцевих органів влади у фінансуванні оновлення пасажирського рухомого складу; • участь приватних інвесторів у розвитку вокзальних комплексів; • збільшення обсягів торгівлі з ЄС; • збільшення урожайності та перспективи збільшення обсягів виробництва металургійної галузі; • збільшення потреби у перевезеннях матеріально-сировинної галузі України; • зацікавленість провідних іноземних виробників рухомого складу у виході на ринок України; • присутність вітчизняних виробників рухомого складу; • збільшення попиту на міжнародні пасажирські перевезення в напрямку ЄС;

СИЛЬНІ СТОРОНИ	МОЖЛИВОСТІ
професійної підготовки персоналу; • незадовільний рівень енергоефективності; • відсутність достатнього обсягу коштів, у тому числі коштів інвесторів, та належної державної підтримки для оновлення основних фондів і реалізації пріоритетних інвестиційних проєктів; • внутрішній і зовнішній опір з реалізації ефективних політик та проведення структурних реформ; • велика кількість збиткових видів діяльності; • значний рівень корупційних ризиків; • низький рівень платоспроможності населення	• перевищення попиту на ринку залізничних послуг над пропозицією • падіння загального попиту на високодохідні транзитні перевезення; • наміри відкриття вільного доступу до залізничної інфраструктури без ретельного, справедливого та послідовного планування та запровадження тарифної системи для такого доступу і дерегуляції локомотивної складової тарифу; • відсутність національних виробників тягового рухомого складу; • неефективний механізм тарифоутворення в умовах високої інфляції та знецінення національної валюти; • недосконала система державних закупівель; • неможливість виходу на нові ринки та залучення додаткових обсягів перевезення, у т.ч. транзитних вантажів; • збільшення конкурентних переваг перевезень автомобільним, річковим та авіаційним транспортом; • відтік персоналу у зв'язку зі збільшенням можливостей працевлаштування у країнах ЄС; • політична невизначеність та часті зміни пріоритетів розвитку, зокрема прийняття нормативних актів, які суперечать визначеному раніше (наприклад, зменшення в 2018 році податку на землю з подальшим скасуванням); • втручання політичних, а не економічних, інтересів під час розгляду питання оптимізації залізничної інфраструктури; • політичний вплив на прийняття рішень щодо організації збиткових пасажирських перевезень; • велика соціальна чутливість щодо заходів з оптимізації штату та підвищення продуктивності праці; • відсутність механізмів реалізації непрофільних активів; • фактичне монопольне становище деяких постачальників продукції, яка використовується залізницею

Як видно з табл. 1, сильних сторін у залізничного транспорту України вже не так і багато. Взнаки далось хронічне недофінансування галузі з боку держави впродовж останніх тридцяти років. Зanedбана транспортна інфраструктура, застарілий рухомий склад, низький рівень послуг – все це відлякує потенційного клієнта – пасажирів, який обирає автомобільний чи автобусний маршрут для пересування. Щодо вантажоперевізників, то тарифи на перевезення постійно зростають і вантажоперевізники шукають альтернативні засоби для переміщення своїх вантажів.

Щодо сильних сторін, безумовно, можна виділити розвинену залізничну мережу по країні, але ж її якість не дозволяє перевозити вантажі та пасажирів швидко, на залізничному транспорті зберігаються вкрай низькі швидкості перевезення вантажів та пасажирів внаслідок застарілої інфраструктури. Також можна виділити те, що залізничні мають потужну ремонтну базу в депо, але знову ж таки, станки, яким майже півсотні років (навіть якщо на них працюють висококваліфіковані фахівці), навряд чи можуть допомогти привести обладнання до ладу.

Висновки. Серед перспектив можна виділити те, що уряд в останні роки звертає увагу на проблеми залізниць, але ж зайвих коштів в уряді немає, кошти виділяються на потреби армії, на боротьбу із коронавірусом і так далі, тому залізниці поки що не є пріоритетом, але надія є. Також серед перспектив можна виділити вирішення питання стосовно компенсації залізницям перевезень пасажирів соціально незахищених верств. З року в рік залізниці недоотримували сотні тисяч гривень з бюджетів місцевих рівнів за перевезення залізницями пільгових категорій пасажирів. Тобто залізниця послугу надає безкоштовно – і це неправильно. Тут потрібно або жорстке рішення з боку уряду стосовно того, щоб місцеві бюджети планували на рік, і по закінченню року виплачували залізницям компенсацію за проведені пільгові перевезення, або ж залізниця повинна везти усіх за гроші, а пільгові категорії громадян повинні отримувати адресну грошову допомогу від уряду чи бюджетів місцевого рівня на обмежену кількість поїздок залізницею. Великим плюсом є також залучення концесіонерів у розбудову залізниць, поки що вокзалних комплексів.

Список використаних джерел

1. Чаркіна Т. Ю., Гненний О. М., Марценюк Л. В., Орловська О. В., Проценко В. М. Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства : монографія. Дніпро : Журфонд, 2020. 188 с.
2. Charkina T., Barash Y., Hnennyi O., Martseniuk L. Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportations. *Технологічний аудит та резерви виробництва. Серія : Економіка підприємств. Макроекономіка*. 2017. № 1/4 (33). С. 29 – 35.
3. Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В. Туризм як засіб розширення життєвого простору людини. *Антропологічні виміри філософських досліджень*. 2017. Вип. 11. С. 63–70.
4. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Інноваційний розвиток пасажирських компаній за рахунок обслуговування туристичних перевезень. *Ефективна економіка*. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928>
5. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L., Matusevich O., Keršys A. Rail Passenger Hubs. Published in: *Proceedings of 23rd International Scientific Conference on Transport Means 2019*. 2019. Pt. II. P. 999-1003.
6. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L. New paradigm of railway passenger. *Приоритетные задачи и стратегии развития экономики и менеджмента*. 2019. № 4. С. 24-32.

Надійшла до редакції 13.09.2021

References

1. Charkina T. Yu., Hnennyi O. M., Martseniuk L. V., Orlovska O. V., Protsenko V. M. (2020) Turyzm yak stratehichnyi napriam rozvytku zaliznychnoho pidpriemstva [Tourism as a strategic direction of railway enterprise development] : monohrafiia. Dnipro : Zhurfond, 188 p. [in Ukr.].
2. Charkina T., Barash Y., Hnennyi O., Martseniuk L. (2017) Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportations. *Tekhnolohichnyi audyt ta rezervy vyrobnytstva. Seriiia : Ekonomika pidpriemstv. Makroekonomika*, no 1/4 (33), pp. 29 – 35.
3. Charkina T. Yu., Martseniuk L. V. (2017) Turyzm yak zasib rozshyrennia zhyttievoho prostoru liudyny [Tourism as a means of expanding human living space]. *Antropolohichni vymiry filosofskykh doslidzhen*, issue 11, pp. 63–70 [in Ukr.].
4. Charkina T. Yu., Barash Yu. S., Martseniuk L. V. (2017) Innovatsiyni rozvytok pasazhyrskykh kompanii za rakhunok obsluhovuvannia turystychnykh perevezen [Innovative development of passenger companies through tourist transportation services]. *Efektyvna ekonomika*, n 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928> [in Ukr.].
5. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L., Matusevich O., Keršys A. (2019) Rail Passenger Hubs. Published in: *Proceedings of 23rd International Scientific Conference on Transport Means*, pt. II, pp. 999-1003.
6. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L. (2019) New paradigm of railway passenger. *Prioritetnye zadachi i strategii razvitiya ekonomiki i menedzhmenta*, no 4, pp. 24-32.

ABSTRACT

Larysa Martseniuk, Cameron Batmanghlich. Economic safety of Ukrainian railways: ways to exit the crisis. The author has emphasized that the quarantine and social distancing measures needed to reduce the spread of the pandemic have a particularly serious impact on small and medium-sized enterprises due to a sharp decline in demand for services, with the exception of food retail. Transport is no exception and also suffers significant losses due to reduced traffic.

The economic activity and the level of GDP of Ukraine during the last years are analyzed. The policy measures implemented during the quarantine period, which were designed to provide targeted financial support to small and medium enterprises, are outlined.

The current crisis requires comprehensive support measures, including not only support through the opening of credit lines and the provision of credit guarantees, but also support measures through fiscal and social policy measures. In addition, intensive support will be needed in the medium and long term, especially to help businesses recover quickly from the crisis by supporting digitalisation, more flexible regulation and improved access to finance.

The strengths and weaknesses of railway transport are highlighted, its capabilities and advantages are analyzed, especially in comparison with other types of transport, as well as the threats of internal and external influences.

The contribution of JSC Ukrzaliznytsia in overcoming the impact of the COVID-19 pandemic in 2020 is analyzed. It is emphasized that the railway is a powerful taxpayer

Measures to overcome the crisis in railway transport are proposed, including, in particular, the separation of freight and passenger traffic, refusal to transport privileged categories of citizens under the current scheme of financing these transport by local authorities, the introduction of public-private partnership on concession.

Keywords: economic security, railway transport, transport crisis, overcoming pandemic, anti-crisis measures.

УДК 338.24

DOI: 10.31733/2078-3566-2021-3-311-318



Володимир БОБИЛЬ ©
доктор економічних наук,
професор



Олена ПІКУЛІНА ©
кандидат економічних
наук, доцент



Марина МОВЧАН ©
магістрант

(Дніпровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

СУЧАСНІ МЕТОДИ АНАЛІЗУ ТА УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ ЗАПАСАМИ

Стан та ефективність управління виробничими запасами, як найбільш великою частиною оборотного капіталу, є однією з основних умов успішної діяльності підприємства. Ринкова економіка визначає нові вимоги управління виробничими запасами. Інфляційні процеси й інші кризові явища змушують підприємства змінювати свою політику стосовно виробничих запасів, шукати нові джерела фінансування оборотних активів, застосовувати найбільш ефективні методи управління запасами. В сучасних кризових умовах для підприємств доцільно застосовувати всі можливі способи раціонального управління виробничими запасами.

У статті проаналізовано сучасні методи аналізу та управління запасами, наведена порівняльна характеристика їх переваг і недоліків. Реалізація цих методів дозволяє вирішити проблеми контролю виробничих запасів на різних стадіях операційного і фінансового циклів, приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо оптимізації їх величини і структури.

Ключові слова: виробничі запаси, управління запасами, управлінський облік, модель економічного розміру замовлення, ABC-аналіз, XYZ-аналіз, модель планування потреб у матеріальних ресурсах, система just-in-time.

© В. Бобиль, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-7306-3905>
vladimirboby12@gmail.com

© О. Пікуліна, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6662-3257>
lerna.chernovol1987@gmail.com

© М. Мовчан, 2021

dnuzt@diit.edu.ua