

*В'ячеслав Коба д.е.н., професор
(професор кафедри «Менеджмент, публічне управління та адміністрування»,
Державний університет інфраструктури та технологій)*

*Іван Польовик
(аспірант кафедри «Менеджмент, публічне управління та адміністрування»,
Державний університет інфраструктури та технологій)*

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОВЕДЕННЯ РЕЙТИНГ-АНАЛІЗУ МАЛОДІЯЛЬНИХ СТАНЦІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ (МСЗТУ)

У статті розглянуто критерії, за яким МСЗТУ потрапляють до переліку малодіяльних. АТ «Укрзалізниця» підійшла до вирішення своїх фінансових проблем з неповним поглибленням в дане питання по закриттю станцій. Така дія потребує збору багатьох показників стосовно діяльності станцій, та її впливу на економічні і соціальні показники, на регіон тяжіння. В зв'язку з скрутним становищем в компанії приймаються не зовсім зважені дії. Не популярні дії по закриттю МСЗТУ підвищити фінансові показники компанії потребують зваженої перевірки перед введенням. Закриття певних ланок самий легкий варіант для отримання вигоди, але в майбутньому перекидає шляхи до роботи. Бо відновлення роботи МСЗТУ у разі потреби буде досить затратним з фінансової точки зору. Діючий план послідовних дій, який застосовує в своїй діяльності для закриття станцій АТ «Укрзалізниця» є не зваженим, та потребує доопрацювання і удосконалення. Багато зацікавлених сторін не розглянуто, та не мають свого голосу при вирішенні не тільки економічних питань, а і стратегічних загалом. Перед здійсненням стратегічних рішень потрібно розглянути з всіх сторін, та точок зору, також аргументи, які будуть пред'явлені. Скорочення і закриття несе в собі велику вагу для всіх, та не тільки залізниці. Масове закриття призведе до невідновлювальних дій, які будуть проявлятися у майбутньому.

Ключові слова: малодіяльна станція залізничного транспорту, закриття, прийняття рішення, перевезення вантажів, рейтинг.

Постановка проблеми. Економічна ситуація, в якій опинилась залізниця, на даний момент спонукає до прийняття непопулярних дій. Зниження перевезення, на які впливає багато чинників, змушує керівництво до пошуків різних шляхів скорочення не прибуткових сегментів галузі. Вважається що закриття малодіяльних вантажних станцій позитивно вплине на фінансовому стані компанії. Потрібно зважено вибирати станція, які мало впливають на економіку АТ «Укрзалізниця», регіону напруження, та їх соціальний стан. Дані дії потребують широкого розгляду, а не тільки фінансових показників по МСЗТУ. Закриття може привести до непоправних наслідків, збитків, можливості відновлення роботи в майбутньому.

Аналіз основних досліджень і публікацій. За останній час є наукові публікації, які розглядають питання про закриття малодіяльних вантажних станцій, що залізниця вважає збитковими та не рентабельними [1]. Проте недостатньо приділено увага соціальним та економічним наслідкам закриття таких станцій, перш за все, регіонів тяготіння, які обслуговує МСЗТУ.

© Коба В.Г., Польовик І.О., 2020

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Мета статті – визначити критерії, яких дотримується залізниця, розглядаючи діяльність малодіяльних вантажних станцій. Удосконалити проведення рейтинг-аналізу МСЗТУ, розкрити принципи за яких дотримується залізниця визначаючи малодіяльні станції та приймає рішення про їх закриття, яке потребує зваженого підходу до кожної ситуації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як відомо транспорт виконує основну роль у задоволенні потреб народного господарства і населення в перевезеннях пасажирів і вантажів, як у внутрішніх так і міжнародних сполученнях. Одною з основних галузей транспорту є залізничний транспорт по наземному перевезенню пасажирів і вантажів. У структурі перевезень залізничний транспорт займає близько 25% всіх перевезень вантажів в Україні, по вантажообороту – майже 60%, (195 млрд. ткм.), по перевезенню пасажирів -17,3% всіх пасажирів, по пасажирообороту- 36,5 % (35,4 млрд. пас.км.). Залізничний транспорт як одна з основних галузей єдиної транспортної системи України забезпечує функціонування всіх галузей суспільного виробництва, є умовою соціального і економічного розвитку країни, зміцнює обороноздатність і міжнародні зв'язки держави[2].

Проте за останні 20 років залізничний транспорт (АТ «Укрзалізниця») працює нестабільно, практично не розвивається (табл. 1).

Таблиця 1. Динаміка основних показників перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом України у 2000-2019 рр.

Показники	Роки								Темпи росту, %	
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2019 / 2000	2019 / 2015
Перевезення вантажів залізничним транспортом, млн т	357	450	433	350	343	339	322	313	87	89
Вантажообіг, млрд т-км	172,8	224,0	218,1	195,1	187,6	191,9	186,3	181,8	105	93
Перевезення пасажирів залізничним транспортом, млн у т. ч. за сполученнями:										
- далеке;	45	60	62	40	43	46	47	46	102	115
- приміське	454	385	365	350	346	119	111	109	24	31
Пасажирооборот, млрд пас.-км	51,8	52,7	50,2	35,4	36,8	28,1	28,7	28,4	54	80

Джерело: [1]

Має місце постійна нестача грошей, не зважаючи на те, що АТ «Укрзалізниця» (УЗ) на сьогодні є 100% державною компанією. Основні причини такого становища відомі:

– програш УЗ автомобільному транспорту в попиті на перевезення дальністю до 500км (без врахування перевезень міським електротранспортом - трамваї, тролейбуси, метрополітен);

– різке зменшення обсягів транзитних перевезень у зв'язку з війною з Росією. До 2014р. Росія була основним транзитером вантажів через Україну залізничним транспортом[3];

– зношеність рухомого складу УЗ, як локомотивів (тепловозів і електровозів), так і різних видів вагонів;

– зношеність інфраструктури і її обкладення.

Таким чином, за останні п'ять років як попит на перевезення, так і технічний стан основних засобів Укрзалізниці значно погіршилися, що відобразилось у зниженні обсягів робіт і нестабільності фінансового стану компанії [4].

В зв'язку з цим УЗ проводить реформи і заходи по виходу з кризового стану. Одним з напрямлень таких заходів є скорочення і ліквідація, де можливо, збиткових секторів своєї діяльності, і серед них оптимізація, або ліквідація малодіяльних вантажних станцій залізничного транспорту.

Укрзалізниця робить рейтинг-аналіз залізничних станцій, серед яких визначаються найменш задіяні в роботі. Станції з найменшим рейтингом роботи потрапляють до малодіяльних вантажних. УЗ дає таке поняття малодіяльної станції - це станції, в яких обсяг вивантаження та навантаження (середньодобове значення) менше аналогічного середнього показника всіх вантажних станцій по залізниці на 10% і більше[5].

Рейтингова оцінка вантажних станцій опирається на принципи повного аналізування експлуатаційної роботи станції. Показники, які описують експлуатацію вантажної станції :

– фронт навантаження (розвантаження) - мається на увазі одночасна робота по навантаженню та розвантаженню вагонів;

– немеханічна робота, яка вимірюється кількістю вагонів, які можуть стояти біля колії складу, що застосовується для одного миттєвого розвантаження, або навантаження;

– переробна спроможність що є важливим при механізації роботи при переробці і рух по фронту чи просуванні;

– спроможність станції до пересування вантажів до вагонів за добу - максимальна чисельність вогнів, яка може бути завантажена та розвантажена за добу станцією за допомогою технічного способу і технологій, які в наявності;

– навантаження та розвантаження, яке середньодобове в вагонах відбувається на станції у загальній чисельності розвантаження та навантаження на станції вагонів за звітний період;

– виконання роботи з вантажами по факту за спроможністю %, показник якості роботи, яку виконують станції і має визначення при розрахунку показників кількості[6].;

– абсолютне значення зменшення розвантаження та завантаження, показник якості роботи станцією, він розраховується за допомогою підрахунку показників кількості на добу;

– відстань в кілометрах від завантаження до сформування потягів – показник розраховується для урахування напрямку потоків вагонів та системи шантажування потягів на залізниці.

Керівництво статистики в АТ «Укрзалізниці» є відповідальними за послідовне забезпечення потреб процесу збирання, консолідації та перевірки, аналізу інформації у розгляді кількості та якості роботи.

Відповідають за достовірність по наданню інформації філії по регіонах.

Фронт навантаження розраховується загалом всього розвантаження та завантаження колій під'їзду, що знаходяться на станції та примикають до неї. Дану інформацію отримують від договорів по експлуатації колії під'їзду, та окремо про забирання та подачу вагонів, і про обробку вантажних вагонів [7].

Загальне навантаження при рейтинговому розрахунку здійснюється у середньому за добу. Середнє за добу загальне навантаження та розвантаження отримують за допомогою ділення підсумку кількості вивантажених та завантажених вагонів за період, на кількість днів в періоді. Цю інформацію надають:

– отримання кількості вагонів, які завантажені по станції береться звіт по навантаженню за назвою вантажів;

– чисельність розвантажених вагонів-звіт по розвантаженню роботи за типом вагону, які формуються в системі по таблицю статистики звітності, який ведеться загалом на залізниці.

У рейтингу розраховується фактичне виконання. Беруться середні показники за добу та розрахунок відбувається в середньому за добу. Загальне розвантаження та завантаження вагонів на вантажну можливість станції, яка множить на сто відсотків.

Показники падіння навантаження та розвантаження – береться використання середньодобове і визначається як різниця між кількісним показником, який береться за порівняння за минулий звітний період.

Показник відстані від станції навантаження беруть абсолютну величину. Розрахунок буде відповідно направленню вагонопотоків та організацію їх в вантажні потяги на залізниці країни. Коли станція завантаження і станція, на якій, відбувається формування однакові, тоді відстань відповідає нулю. Коли формуються вантажні потяги у декілька напрямів - береться один з варіантів, визначається приблизна середня відстань найбільша, або середньоарифметичне загальних відстаней [8].

Після отримання від філій в регіонах інформації вона перевіряється та обробляється і управління статистики здійснює заповнення зведеної форми рейтингового аналізу по АТ «Укрзалізниця». В зведену форму додатково винесено вузлові, на стиках, прикордонних, вантажні станції в портах, та станції.

Зазначена форма надсилається до Департаменту економіки, планів і бюджету для проведення розрахунків рейтинг-аналізу вантажних станцій.

Управління статистики отримує інформацію по експлуатації діяльності вантажних станцій Департамент економіки, плануванням та бюджетування буде визначати малодіяльні станції та їх рейтинг.

Департамент комерційної роботи та регіональних філій отримує сформований список малодіяльних вантажних станцій та проводить додатковий аналіз, розрахунки фінансових результатів, щоб підписати додаткові угоди до договору про надання послуги з подачі контейнерів та збір вагонів, для завантаження чи розвантаження на малодіяльній станції, щоб виконати комерційні операції, також приймання, видача, розвантаження, навантаження.

Показники ставляться по порядку від найгіршого до найкращого за винятком показника середньої відстані від станції завантаження до станції формування потягів. При цьому найкращим показником виступає найменша відстань.

Кожна станція займає місце в списку, яке є балом для певної станції і показує її вагомність в даному переліку на певний період по залізниці. Найгірше значення даного показника одержує мінімальний бал, кожне наступне отримує бал відносно до свого місця. У всіх показниках стартовим балом є 1, за виключенням середньодобового загального завантаження та розвантаження. Для останнього показника береться коефіцієнт 4.

Загальний рейтинг вантажної станції розраховується за формулою:

$$ZPC_i = \Phi H_j + BC_j + 3NB_j + \Phi B_j + VNB_j + VH_j$$

де $j=1, n$

n – кількість вантажних станцій в рейтингу

ΦH – фронт навантаження

BC – вантажна спроможність станції

$3NB$ – загальне середньодобове розвантаження та навантаження станції

ΦB – фактичне виконання вантажної роботи до вантажного спорожнення

VNB – падіння навантаження та вивантаження

VH – відстань від станції навантаження до станції з формування потягів.

Департамент комерційної роботи за п'ять днів по отриманню реєстру (списку) малодіяльних вантажних станцій відправляє запит в філії по регіонах для надання даних по доходах та витратах станції рейтингу.

Проведення розрахунків доходів та витрат окремо по кожній вантажній станції проводять служби з комерційної роботи, маркетингу, фінансово-економічними і причетними службами філій в регіонах. Висновки з підрахунку доходів та витрат надсилаються до департаменту комерційної роботи та копії до департаменту економіки, планування та бюджетування у строки до 10 денний термін з часу отримання запиту від департаменту комерційної роботи.

Директор регіональної філії відповідальний за вчасне та вірне подання даних по рівню одержаних доходів та витрат по утриманню вантажних станцій.

Якщо при детальному аналізі малодіяльна станція має негативні результати по фінансах, то станція вважається збитковою. Коли станція після додаткового аналізу має позитивний результат, то вона не додається до довідників малодіяльних вантажних станцій.

Регіональна філія у строк до двох тижнів після завершення підрахунків по доходу і витратам виготовляє документ, щоб подати до органів влади на місцевості, для компенсації збитків по утриманню станції, чи дозволити закрити.

Місцевий орган самоврядування, для компенсації збитків має 6 місяців після повідомлення АТ Укрзалізниці, щоб перерахувати кошти на рахунок компанії, або підприємства по обслуговуванню станції, потім відбувається погодження органами виконавчої влади в центрі по транспорту та приймається рішення по закриттю малодіяльної станції зі збитками.

Перевіркою по підписанню додаткової угоди кожен місяць займається департамент з комерційної роботи стосовно нарахуванню та стягненню домовленого тарифу, одержання компенсації по збитках чи закриття станції. Після моніторингу ведеться звіт, який дається операційному директору.

Схема проведення рейтинг-аналізу малодіяльних вантажних станцій АТ «Укрзалізниці» представлена на рис.1. Виходячи з неї, включення станцій ЗТ до списку малодіяльних вантажних проводяться за двома критеріями:

- не великий обсяг робіт по навантаженню/розвантаженню вантажів по станції за певних період;
- збитковість роботи МВС ЗТУ за цей же період.

По цій схемі «Укрзалізниця» працювала у 2018-2020 рр. До списку малодіяльних вантажних станцій були віднесені 301 станція, 134 з них – зернові, тобто ті, які переважно займалися перевалкою зернових культур, 167 – інші МВС ЗТУ, які займалися навантаженням/розвантаженням лісу, вугілля, руди та іншого[11]. Всього в Україні трохи більше 900 вантажних станцій, в список малодіяльних вантажних попали кожна третя вантажна станція (33%)[12]. Практично всі МВС ЗТУ (97%) є збитковими, середньомісячний збиток на одну станцію досягає близько 240 тис. грн., на рік – 850 по всім МВС ЗТУ. Тому зрозуміла позиція керівництво «Укрзалізниці» по скороченню кількості таких збиткових МВС ЗТУ. Положення і порядок проведення рейтинг-аналіз були розроблені з позиції «Укрзалізниці» без врахування інтересів і можливостей населення регіонів, які тяготіють до конкретної малодіяльної вантажної станції, вантажовласників, колективів МВС ЗТУ, інших стейкхолдерів [13].

До негативних наслідків закриття МВС ЗТУ, які не знайшли відображення у рейтинг-аналізу, можна віднести:

1. Не враховуються перспективи і показники розвитку регіону тяготіння МВС ЗТУ.
2. Не враховані інтереси вантажовласників, які замовляють перевезення вантажів залізничним транспортом. При закритті МВС ЗТУ вантажовласники будуть вимушені замовляти перевезення своїх вантажів автомобільним транспортом, що значно підвищить тарифи на перевезення і цини при реалізації товару [7].

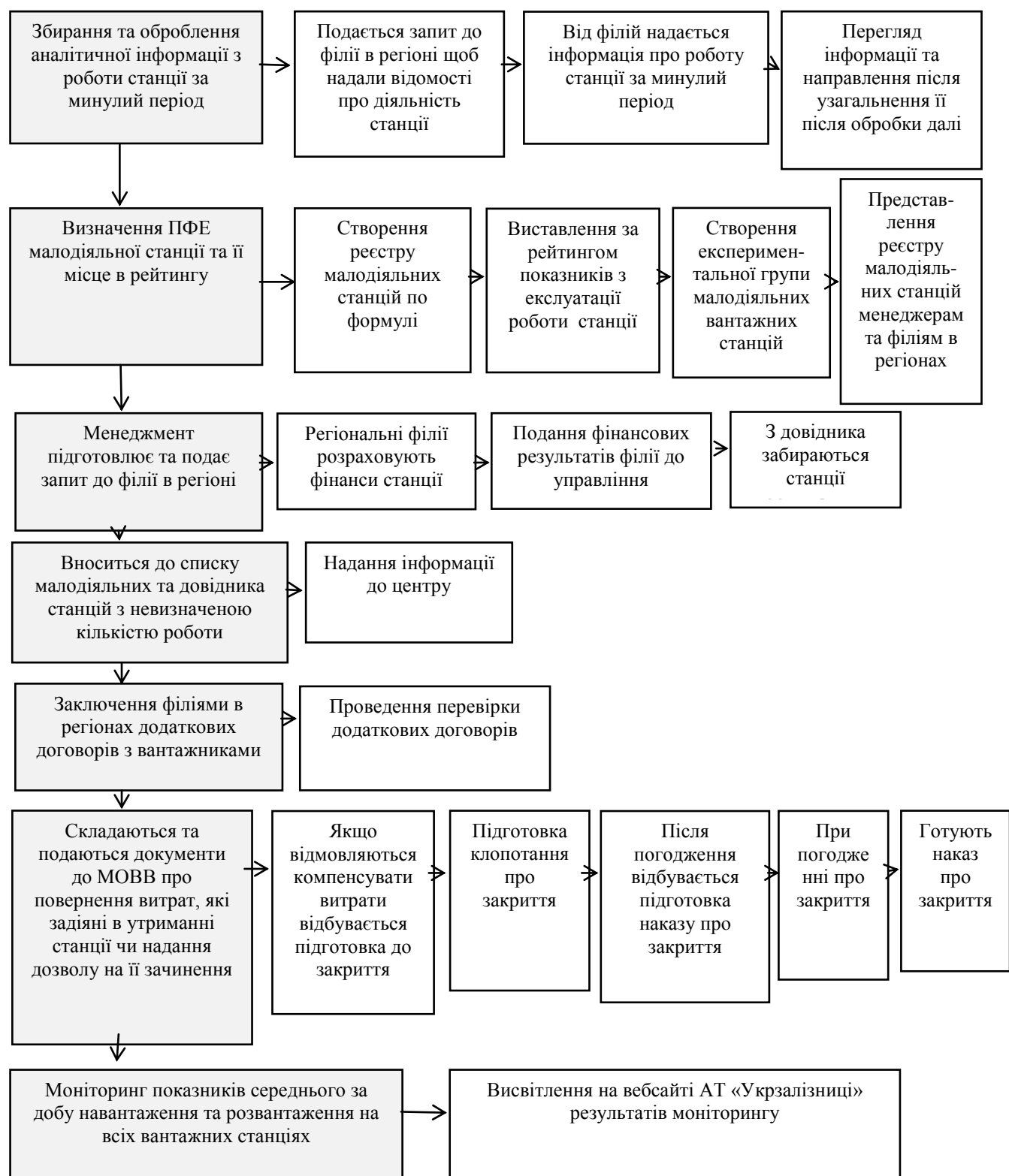


Рис. 1. Схема послідовності прийняття рішення щодо малодіяльної станції

Джерело побудовано автором на основі [2]

3. Ще у квітні 2018 р. «Укрзалізниця» надала списки 134 зернових МВС ЗТУ, які знаходяться на малодіяльних вантажних залізничних ділянках [14]. УЗ обґрунтувала пропозиції про необхідність повного закриття 60 таких станцій для вантажної роботи. Але в рейтинг-аналізу зовсім не враховано, що за останні 4 роки продаж зерна за кордон постійно

зростає і близько 60% перевезень припадає на залізничний транспорт. Якщо у 2005 році обсяг виробництва зерна становив 38 млн.т, то у 2018 р. обсяги виробництва зернових і зернобобових культур досягли більше 60 млн.т. За прогнозами Української зернової асоціації до 2022 р. зернові аграрні підприємства мають потенціал виробляти зернові в обсязі понад 100 млн.т [17]. Таким чином, МВС ЗТУ збільшать обсяги навантаження/розвантаження сільгосппродукції і мають перспективи виходу із списку малодіяльних.

До негативних наслідків закриття МВС ЗТУ, які не знайшли відображення у рейтинг-аналізі, можна віднести:

4. Не враховуються перспективи і показники розвитку регіону тяготіння МВС ЗТУ.

5. Не враховані інтереси вантажовласників, які замовляють перевезення вантажів залізничним транспортом. При закритті МВС ЗТУ вантажовласники будуть вимушені замовляти перевезення своїх вантажів автомобільним транспортом, що значно підвищить тарифи на перевезення і цини при реалізації товару [7].

6. Ще у квітні 2018 р. «Укрзалізниця» надала списки 134 зернових МВС ЗТУ, які знаходяться на малодіяльних вантажних залізничних дільницях[14]. Уз обґрунтувала пропозиції про необхідність повного закриття 60 таких станцій для вантажної роботи. Але в рейтинг-аналізі зовсім не враховано, що за останні 4 роки продаж зерна за кордон постійно зростає і близько 60% перевезень припадає на залізничний транспорт. Якщо у 2005 році обсяг виробництва зерна становив 38 млн.т, то у 2018 р. обсяги виробництва зернових і зернобобових культур досягли більше 60 млн.т. За прогнозами Української зернової асоціації до 2022 р. зернові аграрні підприємства мають потенціал виробляти зернові в обсязі понад 100 млн.т [17]. Таким чином, МВС ЗТУ збільшать обсяги навантаження/розвантаження сільгосппродукції і мають перспективи виходу із списку малодіяльних.

7. Треба також враховувати, що закриття МВС ЗТУ створює додаткові труднощі для функціонування малих і середніх підприємств району тяготіння малодіяльних станцій, що призведе до подорожання їх продукції і послуг, зниження конкурентоздатності і скорочення кількості робочих місць в регіоні.

8. МВС ЗТУ для багатьох регіонів є бюджетоутворюючими підприємствами, тому їх закриття потягне занепад розвитку всього регіону їх тяготіння.

9. Досить багато населення регіону тяготіння працює у малодіяльних станціях. При їх закритті виникають проблеми забезпечення роботою звільнених працівників, враховуючи депресивність багатьох регіонів МВС ЗТУ[18].

Висновки та пропозиції. Це основні негативні наслідки закриття МВС ЗТУ. Оскільки вони не враховані у Положенні і порядку рейтинг-аналізу, документ треба суттєво удосконалити і переробити, доповнити показниками, які відображають інтереси не тільки «Укрзалізниці», а також населення району тяготіння малодіяльних станцій, вантажовласників, колективів також станцій та інших заінтересованих сторін (стейкхолдерів).

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспорт. Економічна статистика. Статистичний щорічник України за 2018 рік. Державна служба статистики України. Житомир: ТОВ «Бук-друк», 2019. С. 355-359.
2. Порядок проведення рейтинг-аналізу діяльності вантажних станцій АТ «Укрзалізниця». Затверджено на засіданні правління АТ «Укрзалізниця» від 18.12.2018 р. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/Порядок_малодіяльні_станції.pdf
3. Манчук А. Как убьют «Укрзалізницю»: массовые увольнения и на сто процентов изношенный состав. URL: <https://ukraina.ru/exclusive/20191031/1025524812.html>
4. Платонов А. Ю. Транзитний потенціал України та стримуючі фактори розвитку міжнародних вантажних перевезень. *Ефективна економіка*, 2017, № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5943>
5. Пасічник А. М., Клен О. М., Мірошніченко С. В. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. *Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті*, 2016, № 12. С. 88-97. URL: <file:///C:/Users/Home/AppData/Local/Temp/107470-227872-1-PB.pdf>
6. Мірошніченко А. Транзитний потенціал: профукаємо чи ні? *Вечерние вести*, № 83. 22.01.2019. С. 5.
7. Соколова М. Железная дорога, работающая на износ. *Медиа курьер в Украине*, 7-13 августа 2019 г., С. 7.

8. Мельник В. Полный износ украинской железной дороги. Бизнес Цензор. Транспорт. URL: https://biz.censor.net.ua/resonance/3031893/polnyyi_iznos_ukrainskoyi_jeleznoyi_dorogi
9. Консолідована фінансова звітність ПАТ «Укрзалізниця», складена за МСФЗ. Фінансові показники – показники основної діяльності. Для інвесторів. Офіційний веб-сайт АТ «Укрзалізниця». URL: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/
10. Кравцов рассказал о рекордной прибыли Укрзалізниця за 2019 год. Экономическая правда, 23.01.2020. URL: [<https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/01/23/656192/>]
11. Шахов О. Чи насправді 301 залізнична станція малодіяльна та збиткова? Агропортал, 13. 03. 2019. URL: <https://agroportal.ua/ua/views/blogs/deistvitelno-li-301-zheleznodorozhnaya-stantsiya-malodeyatelnaya-i-ubytochnaya/>
12. Вінокуров Я. Укрзалізниця може закрити понад 300 вантажних станцій. Економіка. Нгомадске. 28.02/2019. URL: <https://hromadske.ua/posts/ukrзалізниця-mozhe-zakriti-ponad-300-vantazhnih-stancij>.
13. Ткачов В. Як АТ «Укрзалізниця» пиляє гілку, на якій сидить / Укрінформ. Економіка. 04.12.2019. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2830750-ak-at-ukrзалізниця-pilae-gilku-na-akij-sidit.html>
14. Укрзалізниця спільно з міністерствами, ОДА та ОТГ розробляє механізм виводу залізничних станцій з переліку малодіяльних. Офіційний веб-сайт Укрзалізниця. Прес-центр. Актуальна тема. 13.02.2020. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/512154/
15. Цветов Ю.М., Макаренко М.В. Проблемы и основные направления реформирования железнодорожного транспорта Украины: монография / под. общ.ред. Ю.М. Цветова. Киев : КУЭТТ, 2007. 222с.
16. Логвиненко Ю.Л. Сутність рейтингування підприємств та його значення в ринкових умовах. Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: *Проблеми економіки та управління*. 2009, №640. С. 319-327.
17. Прогноз української аграрної асоціації. Сайт: головні аграрні новини. URL: <https://agronews.ua/content/uz-a-prognozus>
18. Томіліна А.К. Методика управління витратами на підприємствах залізничного транспорту в умовах реформування галузі. *Зб. наук. пр. Дніпровського національного університету ім. акад. Лазаряна В. «Проблеми економіки транспорту»*. 2012, №3. С.86-90

REFERENCES

1. «Transport. Ekonomichna statystyka» [Transportation. Economic Statistics] (2019). Statistical Yearbook of Ukraine for 2018. State Statistics Service of Ukraine. Zhytomyr, Book-printing LLC, P. 355-359.
2. The procedure of rating analysis of cargo stations of JSC "Ukrzaliznytsia". (2018) Approved at the meeting of the board of JSC "Ukrzaliznytsia" from 18. 12. 2018. Available at: https://www.uz.gov.ua/files/file/Порядок_малодіяльні_станції.pdf
3. Manchuk A. "How to kill "Ukrzaliznytsya": mass layoffs and one hundred percent worn out staff", available at: <https://ukraina.ru/exclusive/20191031/1025524812.html>
4. Platonov A. Yu. (2017). "Tranzytnyi potentsial Ukrainy ta strymuiuchi faktory rozvytku mizhnarodnykh vantazhnykh perevezhen" [Transit potential of Ukraine and restraining factors for the development of international freight]. "Effective Economics" Electronic Edition, 2017, vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5943>
5. Pasichnyk A. M., Klen O. M., Mirosnichenko S. V. (2016). "Analiz ta otsinka efektyvnosti vykorystannia tranzytnoho potentsialu ukrainskoi transportnoi systemy" [Analysis and evaluation of the efficiency of using the transit potential of the Ukrainian transport system], "Electromagnetic compatibility and safety in rail transport" Scientific Bulletin, 2016, No. 12., P. 88-97. Available at: <file:///C:/Users/Home/AppData/Local/Temp/107470-227872-1-PB.pdf>
6. Mirosnichenko A. (2019) "Tranzytnyi potentsial: profukaiemo chy ni?" [Transit potential: will we lose or not?] Evening News Newspaper, No. 83. 01/22/2019, P. 5.
7. Sokolova M. (2019) "Zheleznaya doroga, rabotayushaya na iznos" [Railroad, working for wearout] 'Media courier in Ukraine' Newspaper, August, 7-13, 2019, p. 7.
8. Melnik V. "Polnyj iznos ukrainskoj zheleznoj dorogi" [Full deterioration of the Ukrainian railway], Edition Business Censor, Transport., available at: https://biz.censor.net.ua/resonance/3031893/polnyyi_iznos_ukrainskoyi_jeleznoyi_dorogi
9. Consolidated financial statements of JSC "Ukrzaliznytsya" prepared under IFRS. Financial indicators / performance indicators / For investors. Official website of JSC "Ukrzaliznytsya", available at: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/
10. "Kravtsov rasskazal o rekordnoj pribyli Ukrzaliznytsi za 2019 god" [Kravtsov told about Ukrzaliznytsia's record profit for 2019] "Ekonomicheskaya pravda" [Economic truth] Ed., 01/23/2020, available at: [<https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/01/23/656192/>]
11. Shahov O. (2019) "Chy naspravdi 301 zaliznychna stantsiia malodiialna ta zbytkova" [Are 301 railway stations inactive and unprofitable?]. Ahroportal, 13. 03. 2019, available at: <https://agroportal.ua/ua/views/blogs/deistvitelno-li-301-zheleznodorozhnaya-stantsiya-malodeyatelnaya-i-ubytochnaya/>

12. Vinokurov Ya. (2019) "Ukrzaliznytsia mozhe zakryty ponad 300 vantazhnykh stantsii" [Ukrzaliznytsia may close more than 300 cargo stations], available at: <https://hromadske.ua/posts/ukrzaliznytsia-mozhe-zakryty-ponad-300-vantazhnykh-stantsij>.
13. Tkachov V. (2019) "Yak AT «Ukrzaliznytsia» pyliaie hilku, na yakii sydyt" [How JSC "Ukrzaliznytsia" saws the branch on which it sits]. Ukrinform. Economy. 04.12.2019. Available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2830750-ak-at-ukrzaliznytsia-pyliaie-gilku-na-akij-sidit.html>
14. Ukrzaliznytsia, together with the ministries, the RSA and the OTG, develops a mechanism for the withdrawal of railway stations from the list of low-activity ones. / Ukrzaliznytsia Official Website. Press center. Hot topic. 13.02.2020. Available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/512154/
15. Tsvetov Yu.M., Makarenko MV Problems and main directions of reforming the railway transport of Ukraine: monograph / under. obsh.red. Yu.M. Цветова. Kiev: QUETT, 2007. 222p.
16. Logvinenko Yu.L. The essence of enterprise rating and its importance in market conditions // Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic": Problems of Economics and Management. 2009, №640. Pp. 319-327.
17. Forecast of the Ukrainian Agrarian Association / main agrarian news site. URL: <https://agronews.ua/content/uza-prognozus>
18. Tomilina AK Methods of cost management in railway transport enterprises in terms of reforming the industry. Coll. Science. pr. Dnieper National University. acad. Lazaryana V. "Problems of transport economics". 2012, №3. P.86-90

Вячеслав Коба д.э.н., проф.

(профессор кафедры «Менеджмент, публичное управление и администрирование» Государственного университета инфраструктуры и технологий)

Иван Полевик

(аспирант кафедры «Менеджмент, публичное управление и администрирование» Государственного университета инфраструктуры и технологий)

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ РЕЙТИНГ АНАЛИЗА МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ (МСЖТУ)

В статье рассмотрены критерии, по которым МСЖТУ попадают в перечень малодетельных. АО «Укрзалізниця» подошла к решению своих финансовых проблем с неполным углублением в данный вопрос по закрытию станций. Такое действие требует сбора многих показателей относительно деятельности станций и ее влияния на экономические и социальные показатели, на регион тяжести. В связи с тяжелым положением в компании принимаются не совсем проверенные действия. Не популярны действия по закрытию МСЖТУ повысить финансовые показатели компании нуждаются взвешенной проверки перед введением. Закрытие определенных звеньев самый легкий вариант для получения выгоды, но в будущем перекрывает пути к работе. Потому восстановления работы МСЖТУ в случае необходимости будет достаточно затратным с финансовой точки зрения. Действующий план последовательных действий, который применяет в своей деятельности для закрытия станций АО «Укрзалізниця» является не взвешенным и требует доработки и усовершенствования. Многие вопросы заинтересованных сторон не рассмотрены и не имеют своего голоса при решении не только экономических вопросов, а и стратегического целом. Перед осуществлением стратегических решений нужно рассмотреть по всем сторон и точек зрения также аргументы, которые будут предъявлены. Сокращение и закрытие несет в себе большой вес для всех, и не только железной дороги. Массовое закрытие приведет к невозобновляемых действий, которые будут проявляться в будущем .

Ключевые слова: малодетельный станция железнодорожного транспорта, закрытие, принятие решения, перевозка грузов, рейтинг.

Vyacheslav Koba Doctor of Economics, prof.

(professor, Department of Management, Public Administration and Administration, State University of Infrastructure and Technology)

Ivan Polovyk

(PhD student, Department of Management, Public Administration and Administration, State University of Infrastructure and Technology)

IMPROVEMENT OF THE RATING ANALYSIS OF MALODIAL STATIONS OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE (MSRTU)

The article considers the criteria according to which MSSTU are included in the list of inactive. JSC "Ukrzaliznytsia" approached the solution of its financial problems with incomplete deepening in this issue on the closure of stations. Such an action requires the collection of many indicators regarding the activity of stations and its impact on economic and social indicators, on the region of gravity. Due to the difficult situation, the company is not taking very measured action. Unpopular actions to close MSZTU to increase the company's financial performance require careful scrutiny before implementation. Closing certain links is the easiest option to benefit, but in the future it blocks the way to work. Because resuming the work of MSSTU, if necessary, will be quite costly from a financial point of view. The current plan of successive actions, which is used in its activities to close the stations of JSC "Ukrzaliznytsia" is unbalanced and needs refinement and improvement. Many stakeholders are not considered and do not have a voice in addressing not only economic issues but also strategic ones in general. Every one should disclose their suggestions for better improvement of the procedure for closing an inactive freight station. Each station that will be reduced has social and economic significance for the region in which it is located. Large financial infusions are needed to restore the station. The stations were opened over a long period of time and with large investments. It is necessary to deeply analyze this problem to better solve it. Before making strategic decisions, the arguments that will be presented must also be considered from all sides and points of view. Reduction and closure carries a lot of weight for everyone, not just the railways. Mass closure will lead to non-recovery actions that will be manifested in the future.

Keywords: inactive railway transport station, closure, decision making, freight transportation rating.