

*М. І. Міщенко,
д. е. н., професор, професор кафедри економіки та менеджменту,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна
ORCID ID: 0000-0003-0372-1957*

*А. В. Марценюк,
д. е. н., доцент, професор кафедри економіки та менеджменту,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна
ORCID ID: 0000-0003-4121-8826*

*Н. С. Чернова,
к. е. н., доцент кафедри економіки та менеджменту,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна
ORCID ID: 0000H0001H8461H498X*

*М. О. Грінченко,
магістр факультету Організація будівництва та експлуатації залізниць,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна
ORCID ID: 0000-0002-1847-0030*

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.11.35

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

*M. Mishchenko,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Dnipro National University
of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine*
*L. Martseniuk,
Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Dnipro National University of Railway Transport named after
Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine*
*N. Chernova,
PhD in Economics, Associate Professor, Dnipro National University
of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine*
*M. Grinenko,
Master's degree of the Department of Organization of construction and operation of railways,
Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine*

THEORETICAL APPROACHES TO ECONOMIC SECURITY MANAGEMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS

У статті висвітлено варіанти ціноутворення за доступ до колійної інфраструктури з урахуванням особливостей функціонування та необхідністю забезпечення ефективного управління економічною безпекою транспортних підприємств у сучасних умовах.

Пропонується обрати варіант ціноутворення, що максимально повно враховує особливості політики та програми реформування залізничного транспорту. Він гарантує, що витрати будуть компенсовані та не потребує визначення показника еластичності. Вказано, що остаточне рішення щодо системи ціноутворення за доступ до інфраструктури може бути визначено з формуванням повної нормативно-правової бази по цьому питанню на державному рівні.

Наголошується на необхідності встановити тарифи на низькому рівні, принаймні спочатку, надаючи більшого значення концепції рівності у порівнянні із витратами на використання автотранспортної інфраструктури. А також концепції ринкового позиціонування залізниць, як найбільш екологічного виду транспорту та найбільш дбайливого до використання природної енергії. Необхідно також надати певні гарантії того, що перехресне субсидування між різними видами перевезень буде ліквідоване шляхом незбалансованої системи встановлення тарифів за використання колійної інфраструктури.

Попри схожість проблем і основної цілі реформ залізниць країн ЄС і залізниць України, дослідження показало неможливість застосовування "стандартного" механізму реформування з метою забезпечення ефективного управління економічною безпекою. Реалізація Програми реформування (ринкової трансформації) залізничного транспорту стимулюватиме перехід на новий рівень розвитку залізничної галузі і буде сприяти зростанню як внутрішніх, так і макроекономічних показників загалом.

The article highlights the pricing options for access to track infrastructure, taking into account the peculiarities of operation and the need to ensure effective management of economic security of transport enterprises in modern conditions.

It is proposed to choose a pricing option that takes full account of the specifics of the policy and program of railway transport reform. It guarantees that the costs will be reimbursed and does not require the determination of the elasticity index. It is indicated that the final decision on the pricing system for access to infrastructure can be determined with the formation of a complete regulatory framework on this issue at the state level.

Emphasis is placed on the need to set tariffs at a low level, at least initially, giving more importance to the concept of equality compared to the cost of using the transport infrastructure. As well as the concept of market positioning of railways as the most environmentally friendly mode of transport and the most careful to use natural energy. There is also a need to provide some assurance that cross-subsidization between different modes of transport will be eliminated through an unbalanced tariff setting system.

When introducing pricing for access to infrastructure on railway transport, it is necessary to ensure that all railway operators (whether structural subdivisions of the Company, subsidiaries, branches) have equal conditions for access to railway infrastructure.

Despite the similarity of the problems and the main goal of the reforms of the EU railways and the railways of Ukraine, the study showed the impossibility of using a "standard" reform mechanism to ensure effective management of economic security. The implementation of the Railway Transport Reform (Market Transformation) Program will stimulate the transition to a new level of development of the railway industry and will contribute to the growth of both domestic and macroeconomic indicators in general.

Realization of reform in full, formation of the railway transport market, according to the planned stages, is impossible without legislative fixing of the basic provisions at each stage of transformation.

Ключові слова: транспортні підприємства, економічна безпека, залізничний транспорт, реформування, тарифи.

Key words: transport enterprises, economic security, railway transport, reforming, tariffs.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Головним фактором, що прямо впливає на управління економічною безпекою та ефективність експлуатаційної діяльності залізничного транспорту є колійна інфраструктура. Від її міцності, ступеня розвитку, рівня відповідності внутрішньогалузевим та перспективним вимогам залежить надійність, безпека, безперервність, якість і в підсумку економічна безпека підприємств залізничного транспорту та конкурентна політика галузі загалом.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Для покращення ефективності використання об'єктів колійної інфраструктури необхідно реалізувати певні заходи, що вимагають значних інвестицій. На початковому етапі реалізації програми реформування галузі визначена потреба в інвестиціях в колійну інфраструктуру, яка складає 56 млрд грн.

По-перше: знизити вантажонапруженість по залізницях України — 35,1 млрд грн. По-друге: добудувати шляхи на Придніпровській й Одеській залізницях. По-третє: оптимізувати довжину колій на Львівській залізниці. По-четверте: оптимізувати "вузькі місця" на залізницях — 21,1 млрд грн (2300 км "вузьких місць", які за-

безпечують перевезення більше 80 млрд т-км вантажів (~35% від загального вантажообігу залізничного транспорту)). По-п'яте: оптимізувати малодіяльні дільниці, які пропускають менше 2 поїздів у добу (~ 1000 км) і генерують негативний фінансовий результат (малодіяльні дільниці можуть поступово виводиться з експлуатації з потенційним заміщенням залізничних колій інфраструктурою інших видів транспорту) [2; 3; 5; 6].

Мережа залізниць України є досить розвинена та має сполучення з Росією, Молдовою, Білоруссю, Польщею, Словачією, Угорщиною та Румунією [4].

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є розробка варіантів ціноутворення за доступ до колійної інфраструктури та вибір оптимального, з урахуванням особливостей функціонування та необхідністю забезпечення ефективного управління економічною безпекою транспортних підприємств в сучасних умовах.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

На сьогоднішній день загальна кількість залізничного персоналу складає близько 403000 чол., з яких 45% задіяні в управлінні інфраструктурою (9,3% — у процесі перевезень, 19,0% — колійному господарстві, 6,6% — будівельних роботах, 5,8% — сигналізація та телекомунікації, 3,9% — електрифікація та енергопостачання) [1] (табл. 1).

Таблиця 1. Розподіл персоналу Укрзалізниці відповідно до структурних підрозділів

№ з/п	Найменування структурних підрозділів залізничного транспорту	Питома вага персоналу
1	Пасажирські перевезення	17,0%
2	Вантажні та комерційні перевезення	4,1%
3	Транспортний відділ (перевезення)	9,3%
4	Локомотивне господарство	17,2%
5	Вагонне господарство	7,6%
6	Колійне господарство	19,0%
7	Будівельні роботи	6,6%
8	Сигналізація/телекомунікація	5,8%
9	Електрифікація/енергопостачання	3,9%
10	Управління	1,3%
11	Інші	8,1%
	Всього	100,0%

Джерело: [1] з доробкою авторів.

Кожного року оновлюється більше 1000 км колій, близько 3000 км колій ще потребують оновлення, проте з фінансових причин існує затримка у модернізації, що спричиняє обмеження у швидкості. Однак Укрзалізниця застосовує відповідні заходи з усунення кількості об'єктів, які спричиняють обмеження у швидкості на основних напрямках. З цією метою Головне управління колійного господарства Укрзалізниці розробило спеціальну програму, яка передбачає ремонт колій та модернізацію дренажної системи.

Був розроблений бізнес-план в якому зазначено, що необхідно провести технічний огляд та відновити майже 4500 км головних магістралей, на яких здійснюється пасажирський та вантажний рух. Ця п'я-

та частина загальної мережі залізниць є пріоритетною, оскільки по цим коліям проходять основні потоки перевезень.

Європейський Банк Реконструкції та Розвитку (ЄБРР) погодився здійснити підтримку Державній адміністрації залізничного транспорту України у її програмі реструктуризації. Результатом цього стало надання ЄБРР позики під державну гарантію в розмірі 51,9 млн доларів США (близько 43 млн Євро) з метою фінансування Програми оновлення колійного обладнання та сприяння комерціалізації залізниць. Через п'ять років була підписана друга угода про надання позики під державну гарантію в розмірі 120 млн доларів США (близько 100 млн Євро) з метою фінансування "Проекту впро-

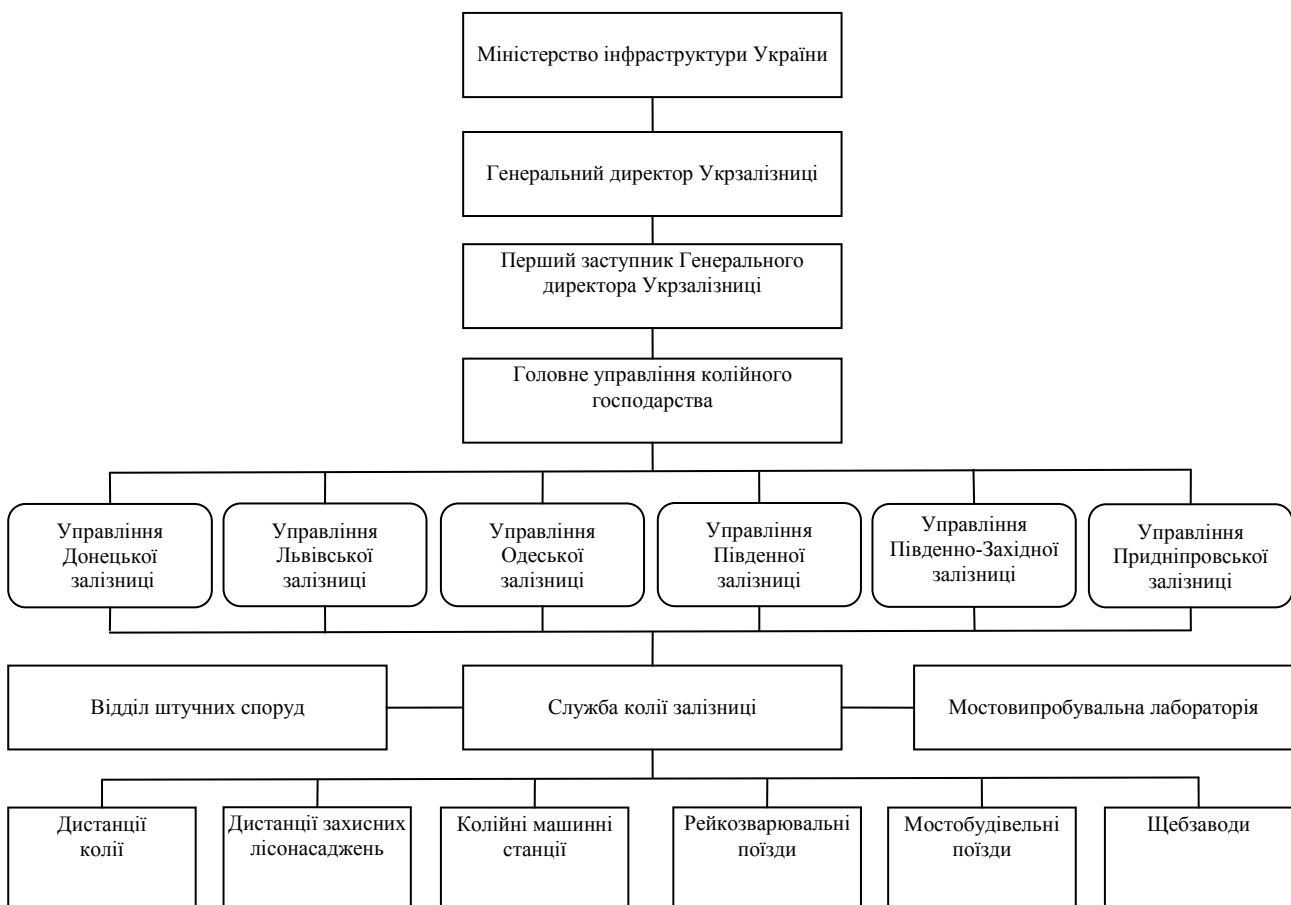


Рис. 1. Організаційна структура управління колійною інфраструктурою Укрзалізниці

Джерело: розробка авторів.

вадження швидкісних пасажирських поїздів", який складається з трьох наступних компонентів.

Суттєвим недоліком 10-річної стратегії комерціалізації Укрзалізниці була відсутність уваги до розробки якого-небудь механізму системи ціноутворення за доступ до інфраструктури. Хоча є досить ефективні приклади запровадження нормативно-правового забезпечення системи ціноутворення за доступ до інфраструктури. В ЄС: Директива 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 р.; Директива 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 р. та внесення поправок до Директиви Ради 95/18/ЄС та Директиви 2001/14/ЄС [2].

В Україні у зв'язку з реалізацією програми реформування залізничної галузі пропонується на початковому етапі запровадження умовної системи ціноутворення за доступ до колійної інфраструктури у зв'язку з розділенням бухгалтерського обліку інфраструктури та перевезень. Але реальна система ціноутворення за доступ до колійної інфраструктури з'явиться лише за умов не тільки розділення бухгалтерського обліку, а і організаційного розмежування залізничної інфраструктури, перевізників та створення суб'єкта управління інфраструктурою. Суб'єкт управління інфраструктурою —любий державний орган, або підприємство, яке відповідає за створення і технічне обслуговування залізничної інфраструктури, а також за функціонування систем контролю та безпеки (організаційна структура управління колійною інфраструктурою Укрзалізниці наведена на рис. 1). Він може передавати іншому господарюючому суб'єкту на залізничному транспорті такі функції: технічне обслуговування залізничної інфраструктури, систем контролю та безпеки [2].

У деяких регіонах світу (Північна Америка, Японія) залізниці вертикально інтегровані та володіють і управляють інфраструктурою та перевезеннями, але надають доступ іншим залізничним операторам. Що свідчить про можливість розвитку конкуренції і без вертикального розмежування. Натомість, у країнах ЄС чітко тримають курс на повне вертикальне розмежування (див. вище) управління залізничною інфраструктурою від операторів.

Вертикальне розмежування балансів, яке Укрзалізниці почала впроваджувати з реформуванням галузі, є позитивним, оскільки воно сприяє визначенню справедливої вартості об'єктів залізничної інфраструктури та може допомогти визначити тарифи за доступ до її користування. Але у короткостроковому та середньостроковому періоді повне інституційне вертикальне розмежування через його складність видається для України передчасним.

До того ж, Верховна Рада України своїм законом від 18 березня 2004 р. проголосила про адаптацію законодавства України до "acquis communautaire" і у подальшому просуюванні переговорів України щодо вступу до ЄС розмежування інфраструктури та перевезень буде відповідати Директиві 91/440 та поправці до Директиви 2001/12/ЄС.

Реалізацією Програми реформування залізничної галузі та її Плану дій, розпочато впровадження розмежування між інфраструктурою та суб'єктами перевізної діяльності. Цей процес необхідно продовжувати і у довгостроковій перспективі, включаючи перехід до міжнародних бухгалтерських стандартів. Шість залізниць (Придніпровська, Донецька, Південна, Одеська, Південно-Західна, Львівська), включаючи Відкрите акціонерне товариство "Гніванський завод спецзалізобетону", Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал, ВАТ "Коростенський завод залізобетонних шпал", Раванський шпалопросувальний завод, ВАТ "Кременчуцький завод залізобетонних шпал", Дніпропетровський державний проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту України "Дніпрозалізничпроект", Донецький державний проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту України "Донзаліз-

ничпроект", Львівський державний проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту України "Львівзалізничпроект", Одеський державний проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту України "Одесзалізничпроект", Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту України "Укрзалізничпроект", Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України, Науково-конструкторське-технологічне бюро колійного господарства Державної адміністрації залізничного транспорту України, Проектно-конструкторське технологічне бюро з автоматизації систем управління на залізничному транспорті, Український центр механізації колійних робіт, які зараз знаходяться під керівництвом Укрзалізниці, можуть спеціалізуватися на інфраструктурі (будівництво, технічне, обслуговування, наукове супроводження та експлуатація інфраструктури).

Частина активів залізниць (в основному рухомий склад, але також деякі будівлі) та частина персоналу будуть передані до "підрозділів з певною конкретною діяльністю" та/або "компаній з властивими видами діяльності".

При впровадженні на залізничному транспорті ціноутворення за доступ до інфраструктури необхідно гарантувати, що всі залізничні оператори (будь-то структурні підрозділи Товариства, дочірні підприємства, філії) мають рівні умови щодо доступу до залізничної інфраструктури.

Підприємства з утримання та обслуговування інфраструктури можна згрупувати в одну компанію для централізованого управління інфраструктурою, при цьому зберегти регіональну структуру (рис. 2).

Така компанія з управління інфраструктурою може також володіти науково-дослідними інститутами, підприємствами, заводами з виробництва та ремонту технічних засобів, обладнання, матеріалів для більш ефективного обслуговування колій та інших об'єктів інфраструктури. Враховуючи структуру розподілення персоналу Товариства, така компанія з управління інфраструктурою буде мати у штаті близько 170 000 осіб, у тому числі контингент з обслуговування об'єктів колійної інфраструктури — близько 70000 осіб.

Пропонуються наступні варіанти вертикального розмежування та виділення колійної інфраструктури при реформуванні залізничного транспорту.

Перший варіант. Розмежування балансів діяльності операторів та управління інфраструктурою в Товаристві. Ця процедура здійснюється в теперішній час Укрзалізницею.

Другий варіант. Кожна з 6 залізниць трансформується у регіональні компанії з будівництва, технічного обслуговування інфраструктури та перевезень (їхня інша діяльність передається до Товариства) вони стануть автономними органами управління. Капітал кожної компанії 100% належить Товариству. На цьому етапі необхідно буде значну увагу зосередити на координації процесу.

Третій варіант. Шість залізниць об'єднані у одну компанію, яка бере на себе всі функції з управління об'єктами інфраструктури, з чіткими повними обов'язками управління (інші передаються до Товариства), що відповідає досвіду ЄС. Капітал цієї компанії 100% належить Товариству. Такий варіант має певний недолік — вплив на регіональні залізниці, який необхідно буде нейтралізувати під час реформування галузі та передачі їх функцій.

Четвертий варіант. Всі залізниці поєднані у одну транспортну компанію, яка здійснює всі функції з управління інфраструктурою (інші передаються до Товариства). Весь капітал цієї компанії повністю належить Міністерству інфраструктури України. Така компанія, здійснюючи функції з управління інфраструктурою, з безпосередньою відповідальністю за результати управління, має чіткі обов'язки з управління та зобов'язана

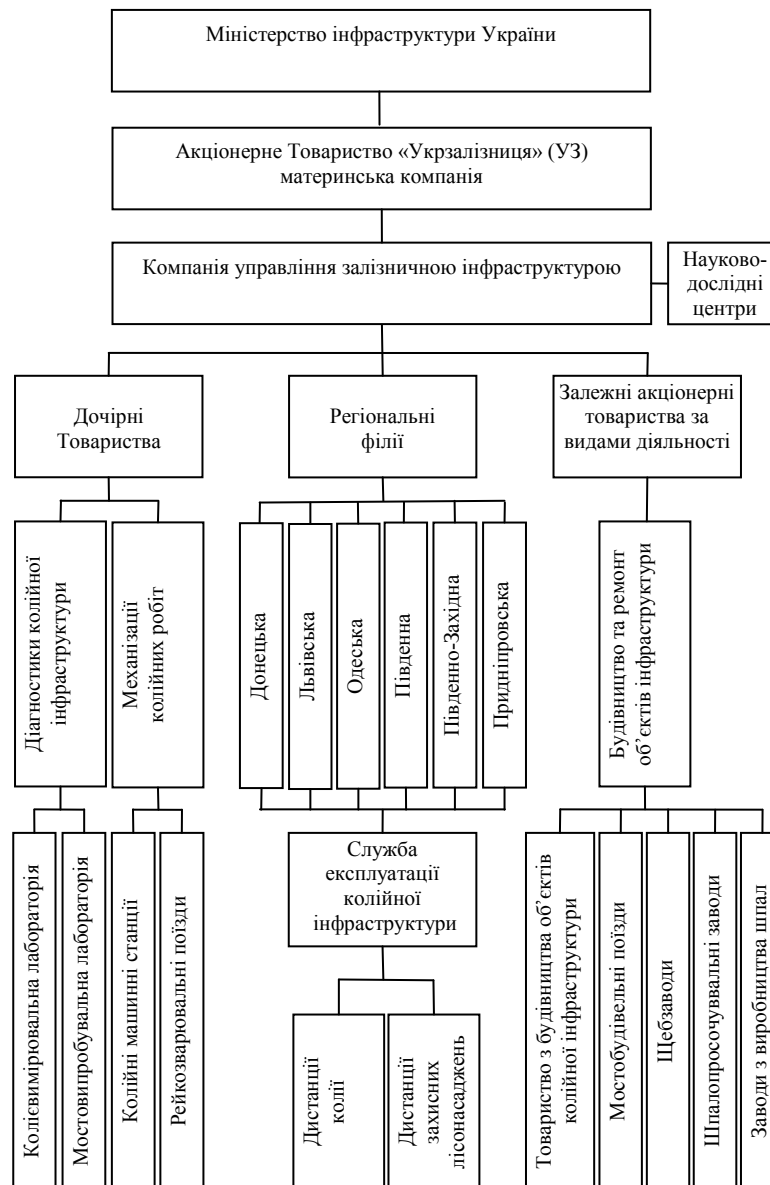


Рис. 2. Організаційна структура управління колійною інфраструктурою на другому етапі реформування

Джерело: розробка авторів.

надавати балансовий звіт про доходи та витрати від своєї діяльності. Цей варіант узгоджений з досвідом ЄС, оскільки компанія, яка управляє інфраструктурою, приймає нейтральну позицію за межами Товариства. Хоча також має певні недоліки. По-перше: вплив на регіональні залізниці, який необхідно буде нейтралізувати під час реформування та передачі їх функцій. По-друге: занадто швидке розмежування між залізничним оператором-перевізником та органом з управління інфраструктурою в той час, як внутрішня конкуренція щодо доступу до залізничної інфраструктури ще не сформувалася.

П'ятий варіант. Усі функції з управління та володіння інфраструктурою передаються до державного органу, який підпорядковується Міністерству інфраструктури України. Оскільки компанія, яка управляє інфраструктурою, приймає нейтральну позицію за межами Товариства, такий варіант не вступає в протиріччя з позитивним досвідом залізниць Європейського співтовариства. Ще одна позитивна риса — відповідальність за стан та підготовленість інфраструктури несе держава, оскільки володіння та управління залізничною інфраструктурою здійснюється державним органом.

При розмежуванні балансів інфраструктури та діяльності з перевезень можливо визначити загальні

витрати на утримання та експлуатацію інфраструктури. Для більш точного розрахунку витрати на інфраструктуру повинні бути розподілені на змінні та постійні витрати, а також визначатися не тільки за поїздо-км, а й т-км (одиниця виміру, що відповідає перевезенню однієї тони вантажу на відстань один кілометр).

До того ж, ціноутворення за доступ до інфраструктури має компенсувати всі витрати на інфраструктуру або тільки граничні витрати з урахуванням балансу доходів та витрат. Базою для розрахунків на першому етапі реформування має бути загальні витрати мінус фінансування суспільних послуг.

Перший варіант розрахунку витрат на утримання інфраструктури: ціноутворення за доступ до інфраструктури = граничні витрати на поїздо-км (враховуючи масу поїзду брутто) +/- надбавки (рішення для ЄС). Надбавки можуть враховувати відповідну еластичність перевезень/тарифів, наприклад, за методом Ремсі-Буа-те (розрахунок граничних витрат). Такий варіант є сумісним з вимогами відповідних Директив ЄС. Але не всі категорії перевезень повинні платити однаково за доступ до інфраструктури, оскільки деякі види перевезень менш залежні від конкуренції і можуть підтримувати вищі тарифи. Недоліком такої системи може бути тільки одна обставина: щоб оплата користувачів покривала

витрати на інфраструктуру розрахунок має включати надбавки, які необхідно додати до граничних витрат. Зазвичай надбавки означають еластичність, значення якої не завжди найвже та/або важко визначити.

Другий варіант. Ціноутворення за доступ до інфраструктури = середні витрати на поїздо-км (в залежності від маси поїзду брутто) (розрахунок загальних витрат). Добуток даного методу полягає в тому, що процес ціноутворення за доступ до інфраструктури базуються на визначенні середніх повних витрат і тому їх легше підрахувати. Це відкриває можливість ефективно диференціації між категоріями перевезень, згідно з витратами та якістю. Така система передбачає високі тарифи за користування, але їх можна частково компенсувати фінансовими державними внесками.

На наш погляд, у перспективних умовах, визначених політикою та програмою реформування залізничного транспорту, найбільш доцільним буде другий варіант ціноутворення. Він гарантує, що витрати будуть компенсовані та не потребує визначення показника еластичності. Остаточне рішення щодо системи ціноутворення за доступ до інфраструктури може бути визначено з формуванням повної нормативно-правової бази по даному питанню на державному рівні.

Необхідно встановити тарифи на низькому рівні, принаймні спочатку, надаючи більшого значення концепції рівності у порівнянні із витратами на використання автотранспортної інфраструктури. А також концепції ринкового позиціонування залізниць, як найбільш екологічного виду транспорту та найбільш дбайливого до використання природної енергії. Необхідно також надати певні гарантії того, що перехресне субсидування між різними видами перевезень буде ліквідоване шляхом незбалансованої системи встановлення тарифів за використання колійної інфраструктури.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Попри схожість проблем і основної цілі реформ залізниць країн ЄС і залізниць України, дослідження показало неможливість застосування "стандартного" механізму реформування з метою забезпечення ефективного управління економічною безпекою. Реалізація Програми реформування (ринкової трансформації) залізничного транспорту стимулюватиме перехід на новий рівень розвитку залізничної галузі і буде сприяти зростанню як внутрішніх, так і макроекономічних показників в цілому.

Реалізація реформування в повному обсязі, формування залізничного транспортного ринку, згідно з наміченими етапами, неможливе без законодавчого закріплення основних положень на кожному етапі трансформації.

Література:

1. Довідник основних показників роботи залізниць України (2009—2019 роки) / [під ред. Н.В. Котіль]. — К.: Видавництво ТОВ "НВП Поліграфсервіс", 2020. — 56 с.
2. Міщенко М.І. Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури: монографія / М.І. Міщенко. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. — 489 с.
3. Оценка экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта / П.В. Куренков [и др.] // Экономика железных дорог. — 2008. — № 11. — С. 42—51.
4. Пашенко Ю.Є. Развитие та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю.Є. Пашенко; За ред. С.І. Дорогунцова. — К.: Науковий світ, 2003. — 468 с.
5. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта / А.Н. Перцев [и др.] // Железнодорожный транспорт. — 1999. — № 3. — С. 39—41.

6. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта: учеб. для вузов ж.-д. трансп. / Р.А. Козhevnikov [и др.]. — М., 2005. — 326 с.

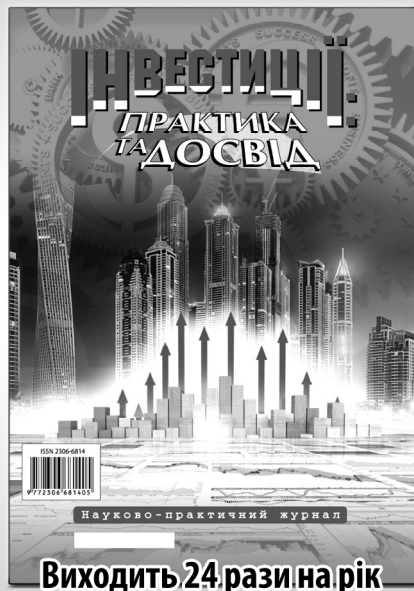
References:

1. Kotil', N.V. (2020), Dovidnyk osnovnykh pokaznykh roboty zaliznyts' Ukrainy [Directory of the main indicators of the railways of Ukraine], TOV "NVP Polihrafservis", Kyiv, Ukraine.
2. Mishchenko, M.I. (2013), Ekonomiko-orhanizatsijni osnovy funktsionuvannia pidpriemstv kolijnoi infrastruktury [Economic and organizational bases of functioning of track infrastructure enterprises], IPREED, Odesa, Ukraine.
3. Kurenkov, P.V. (2008), "Estimation of economic safety of the enterprises of railway transport", Economics of railways, vol. 11, pp. 42—51.
4. Pashchenko, Y.E. (2003), Rozvytok ta rozmischennia transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy [Development and location of the transport and road complex of Ukraine], Scientific World, Kyiv, Ukraine.
5. Pertsev, A.N. (1999), "Economic safety of railway transport", Railway transport, vol. 3, pp. 39—41.
6. Kozhevnikov, R.A. (2005), Jekonomicheskaja bezopasnost' zheleznodorozhnogo transporta [Economic safety of railway transport], Moscow, Russia.

Стаття надійшла до редакції 26.10.2020 р.

ІНВЕСТИЦІЇ. ПРАКТИКА ТА ДОСВІД

www.investplan.com.ua



Передплатний індекс: 23892

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України (Категорія «Б») з

ЕКОНОМІЧНИХ НАУК та ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

(Наказ Міністерства освіти і науки України
№ 886 від 02.07.2020)

Спеціальності - 051, 071, 072, 073, 075, 076, 281, 292