

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**КУДЕЛЯ ВІКТОРІЯ ІВАНІВНА**

**УДК: 658.5.001.73:656.2**

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

**Спеціальність 08.07.04 - Економіка транспорту і зв'язку**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук**

**Харків - 2006**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

**Науковий керівник** – доктор економічних наук, професор  
**Позднякова Любов Олексіївна**,  
Українська державна академія залізничного транспорту,  
завідувач кафедри економіки залізничного транспорту.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Шинкаренко Володимир Григорович**,  
Харківський національний  
автомобільно-дорожній університет,  
завідувач кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент  
**Гненний Микола Васильович**,  
Дніпропетровський державний технічний університет  
залізничного транспорту ім. В.А. Лазаряна,  
завідувач кафедри економіки і менеджменту.

**Провідна установа** – інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень  
НАН України, відділ ринку транспортних послуг, м. Одеса.

Захист відбудеться «\_\_»\_\_\_\_\_2007 р. о\_годині на засіданні спеціалізованої  
вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за  
адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії  
залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «\_\_»\_\_\_\_\_2006 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕМИ

**Актуальність теми дослідження.** В усіх промислово розвинутих країнах стійкість економічної системи багато в чому залежить від роботи транспорту. Здорова конкуренція серед різних його видів змушує шукати шляхи зниження собівартості перевезень, підвищувати якість і обсяги послуг. На цих же принципах будується робота залізничного транспорту.

Залізничний транспорт України є однією з найважливіших базових галузей економіки країни. В умовах переходу економіки країни до ринкових відносин Укрзалізниця, використовуючи права господарської самостійності, прагне підвищити ефективність роботи залізниць, закріпити їх роль на транспортному ринку.

Питаннями управління експлуатаційними витратами з метою підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в різний час займалися такі вчені: Абрамов А.П., Аксьонов О.М., Бліох І.С., Гненний М.В., Дикань В.Л., Журавель О.І., Ізосімов А.В., Кулаєв Ю.Ф., Кульжинський С.Н., Макаренко М.В., Михальцев Є.В., Мукмінова Т.О., Орлов В.М., Повороженко В.В., Позднякова Л.О., Раабен Є.В., Салов В.В., Сєверова М.О., Силаєв Н.І., Собко П.І., Фролов О.М., Чудов А.С., Чупров О.І., Шинкаренко В.Г., Шульга А.М.

Актуальність обраної теми дослідження обумовлена необхідністю постійного зменшення експлуатаційних витрат і, як наслідок, транспортної складової у ціні народногосподарської продукції.

Об'єктивна необхідність удосконалення діючої системи планування й управління експлуатаційними витратами зумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Напрямок дисертаційного дослідження обрано відповідно до тематики науково-дослідної роботи кафедри „Менеджмент організацій на транспорті” в Українській державній академії залізничного транспорту. Тема дисертаційної роботи затверджена Вченою радою факультету економіки транспорту УкрДАЗТу.

Основні результати дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт УкрДАЗТ і використано у держбюджетній темі за № 34/3-04 Б УДК 338.47.009.12 Підвищення конкурентоспроможності залізниць (номер держреєстрації 0401U003230).

**Мета:** дослідження полягає в обґрунтуванні методичних підходів та концептуальних засад щодо удосконалення діючої системи планування й управління експлуатаційними витратами.

### **Мета дослідження обумовлена рішенням таких задач:**

1. Теоретично обґрунтувати сутність стратегії низьких витрат залізничного транспорту та розробити концептуальні основи його стратегічного розвитку.

2. Виявити об'єктивні тенденції зміни експлуатаційних витрат у частині постійних і змінних.
3. Вивчити зарубіжний підхід до обліку експлуатаційних витрат.
4. Дослідити ведення обліку експлуатаційних витрат на залізничному транспорті України.
5. Проаналізувати основні показники роботи залізничного транспорту України.
6. Запропонувати удосконалення діючої Номенклатури витрат залізничного транспорту України.
7. Розробити механізм управління амортизаційним фондом з метою підвищення ефективності роботи залізничного транспорту.
8. Розробити оптимальний варіант використання амортизаційного фонду на депозитному рахунку, в якому розглядається комплексний підхід до проведення реструктуризації витрат.
9. Запропонувати триваріантний прогноз і очікувані результати розвитку залізничного транспорту.

**Об'єктом** дослідження є економічні процеси, які спрямовані на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України.

**Предметом** дослідження є теоретичні основи і практичні аспекти управління експлуатаційними витратами.

**Методи дослідження.** У роботі використані такі методи дослідження: системний підхід (визначення складових експлуатаційних витрат та обґрунтування їх зв'язку з обсягом перевезень), абстрактно-логічний (теоретичне узагальнення та формування висновків), розрахунково-конструктивний та експериментальний (формування стратегії низьких витрат залізничного транспорту України), багатофакторного прогнозування, логічного моделювання, графічний метод, експериментальний метод (обґрунтування максимальних і мінімальних значень коефіцієнтів отримання прибутку) та загальнонаукові методи теоретичного узагальнення і порівняння якісного аналізу.

Теоретичною основою дослідження є наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених з питань планування та управління експлуатаційними витратами залізниць світу та Укрзалізниці в цілому, впровадження стратегії низьких витрат, законодавчі та нормативні акти України, статистичні дані Укрзалізниці та залізниць, внутрішньовідомча документація Укрзалізниці.

**Інформаційну базу дослідження** склали Конституція України та інші закони України, статистична база даних Міністерства транспорту та зв'язку України, новітні публікації українських і зарубіжних авторів, результати дослідження статистичних, звітних та оперативних даних Укрзалізниці та залізниць відносно роботи залізничного транспорту України за 1996-2004 рр.

**Наукова новизна** полягає в теоретичному обґрунтуванні та розробці механізму використання амортизаційного фонду та впровадження його як джерела отримання прибутку на залізничному транспорті України. При цьому:

*вперше:*

- розроблені методичні основи формування механізму використання амортизаційного фонду з метою підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок його використання на депозитному рахунку банку. Розроблено методику формування амортизаційного фонду та відповідного механізму впровадження на залізницях галузі. Запропоновано оптимальну модель вкладання грошової маси залізничного транспорту України;

*удосконалено:*

- номенклатуру витрат підприємств залізничного транспорту за рахунок розділення витрат за статтею 47, а також диференціювання витрат на вантажний і пасажирський рух за статтями 67-74 та пасажирський і маневровий рух за статтями 102-109 з метою досягнення прозорості та найбільш точного обліку витрат;

*дістало подальшого розвитку:*

- дослідження експлуатаційних витрат за період з 1848 по 2005 роки у вигляді поетапної схеми.

**Практичне значення отриманих результатів.** Розроблено методику використання амортизаційного фонду на депозитному рахунку банку. За її допомогою підприємства залізничного транспорту можуть швидше оновити основні виробничі фонди та отримати додатковий прибуток за термін амортизаційного зносу.

Впровадження запропонованої методики отримання додаткового прибутку дозволяє значно підвищити ефективність роботи залізничного транспорту і, як наслідок, забезпечити підвищення конкурентостійкості залізничного транспорту України. Запропонований автором метод використання амортизаційного фонду побудований по вантажним піввагонам Укрзалізниці в цілому.

Основні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі факультету економіки транспорту УкрДАЗТу, а також ІППК УкрДАЗТу в дисциплінах «Економіка залізничного транспорту» та «Планування на підприємствах залізничного транспорту».

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення та висновки дисертаційного дослідження доповідались на: 65-й міжнародній науково-технічній конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств», (Харків, 2003); I міжнародній науково-практичній конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (Коктебель – Харків, 2004); 66-й міжнародній науково-технічній конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств, (Харків, 2004); IV Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2005); Научно-практической конференции «Михаил Туган-

Барановский и современная экономическая наука» (Харьков, 2005); V Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2006); 68-й міжнародній науково-технічній конференції «Проблеми ресурсосбереження на транспорті» (Харків, 2006); 2-й міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель – Харків, 2006); международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (Київ, 2006).

**Особистий внесок здобувача.** Основні положення і висновки дисертаційної роботи обґрунтовані та отримані автором на підставі вивчення, аналізу й узагальнення теоретичних досліджень і практичного досвіду з питань підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. Особистий внесок здобувача в наукові та практичні результати, що виконані у співавторстві, є таким: в роботі [1] запропоновано удосконалення діючої номенклатури витрат залізничного транспорту України; в роботі [2] розглянуто методологію проблеми зменшення собівартості перевезень, а також найважливіші фактори зниження собівартості перевезень; в роботі [3] розглянута доцільність використання на підприємствах залізничного транспорту амортизаційного фонду і запропонована нова методика використання амортизаційного фонду, яка полягає у резервуванні амортизаційних відрахувань; в роботі [4] здобувачем розглянута оптимальна модель вкладання грошової маси на депозитний рахунок при прямолінійному методі нарахування амортизації; в роботі [5] побудована модель отримання прибутку за рахунок використання амортизаційного фонду Укрзалізниці.

**Публікації.** Результати дослідження опубліковані в 10 працях, у тому числі 5 наукових статей у фахових наукових виданнях. Загальний обсяг робіт 2,16 друк. арк., з них особисто автору належить 1,4 друк. арк.

**Структура і обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Основний зміст викладено на 191 сторінках. Робота містить 58 рисунків, 35 таблиць, 3 додатка, перелік використаних джерел (165 найменувань).

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

**У вступі** обґрунтована актуальність теми дисертаційного дослідження, його мета і задачі, наукова новизна, показано практичне значення отриманих результатів, їх апробація і відображення в опублікованих наукових працях.

**У першому розділі "Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України"** проаналізовано вітчизняний і закордонний досвід з проблеми досягнення низьких витрат з метою підвищення ефективності транспортного виробництва. Зниження витрат транспорту - це одна з найважливіших

сучасних економічних проблем. Зазначеною проблемою займалось багато вчених протягом останніх 156 років.

Встановлено, що першим науковим відкриттям у сфері дослідження експлуатаційних витрат (транспортних витрат) є виділення постійної частини цих витрат. Дослідженням доведено, що у 1866 році вони були розділені на залежні й незалежні від розмірів руху. Протягом понад тридцяти років вчені редагували залежну й незалежну частини собівартості і в 1908 році виникла необхідність перегляду постійної частини експлуатаційних витрат, що знаходить своє продовження і в сучасних дослідженнях. На початковому етапі постійні витрати складали 10 % від усіх витрат. До кінця 50-х років ХХ-го століття залежні від обсягу перевезень витрати складали 56 %, а незалежні 44 %. Нині співвідношення залежних і незалежних витрат складає відповідно 35 і 65 %. Дослідженням встановлено, що вчені як раніш так і сьогодні займаються цією проблемою з однією метою - зменшити співвідношення залежної і незалежної частин собівартості на користь першої. Розроблено поетапну схему дослідження експлуатаційних витрат (рис. 1-5).

Досліджені особливості організації обліку витрат на зарубіжних підприємствах і фірмах. Найважливішою характеристикою зарубіжних систем управлінського (виробничого) обліку є оперативність обліку витрат. Системи управлінського обліку, що застосовуються на цих підприємствах, характеризуються багатьма ознаками, які покладені в основу їх класифікації. Суть „директ-костингу” полягає в тому, що собівартість враховується та планується тільки в частині змінних витрат, тобто лише змінні витрати розподіляються за носіями витрат. Частину постійних витрат орієнтують на окремий рахунок, в калькуляцію собівартості не включають і періодично списують на фінансові результати, тобто враховують при розрахунку прибутків або збитків за звітний період.

Встановлено, що принципова відмінність системи „директ-костинг” від калькулювання повної собівартості полягає у відношенні до постійних (адміністративних) витрат.

Використання системи „директ-костинг” дозволяє оперативно вивчати взаємозв'язок між обсягом виробництва, витратами і доходами, а як наслідок, прогнозувати поведінку собівартості або окремих видів витрат при зміні ділової активності.

Разом з тим були розглянуті особливості обліку експлуатаційних витрат на залізничному транспорті України відповідно до діючої Номенклатури витрат по основній діяльності підприємств залізничного транспорту, яка затверджена наказом Укрзалізниці від 10.02.2000 р. № 57-Ц, зі змінами і доповненнями. Аналізом особливостей обліку експлуатаційних витрат на залізничному транспорті України виявлено, що необхідно внести зміну в діючу Номенклатуру витрат з метою її вдосконалення.

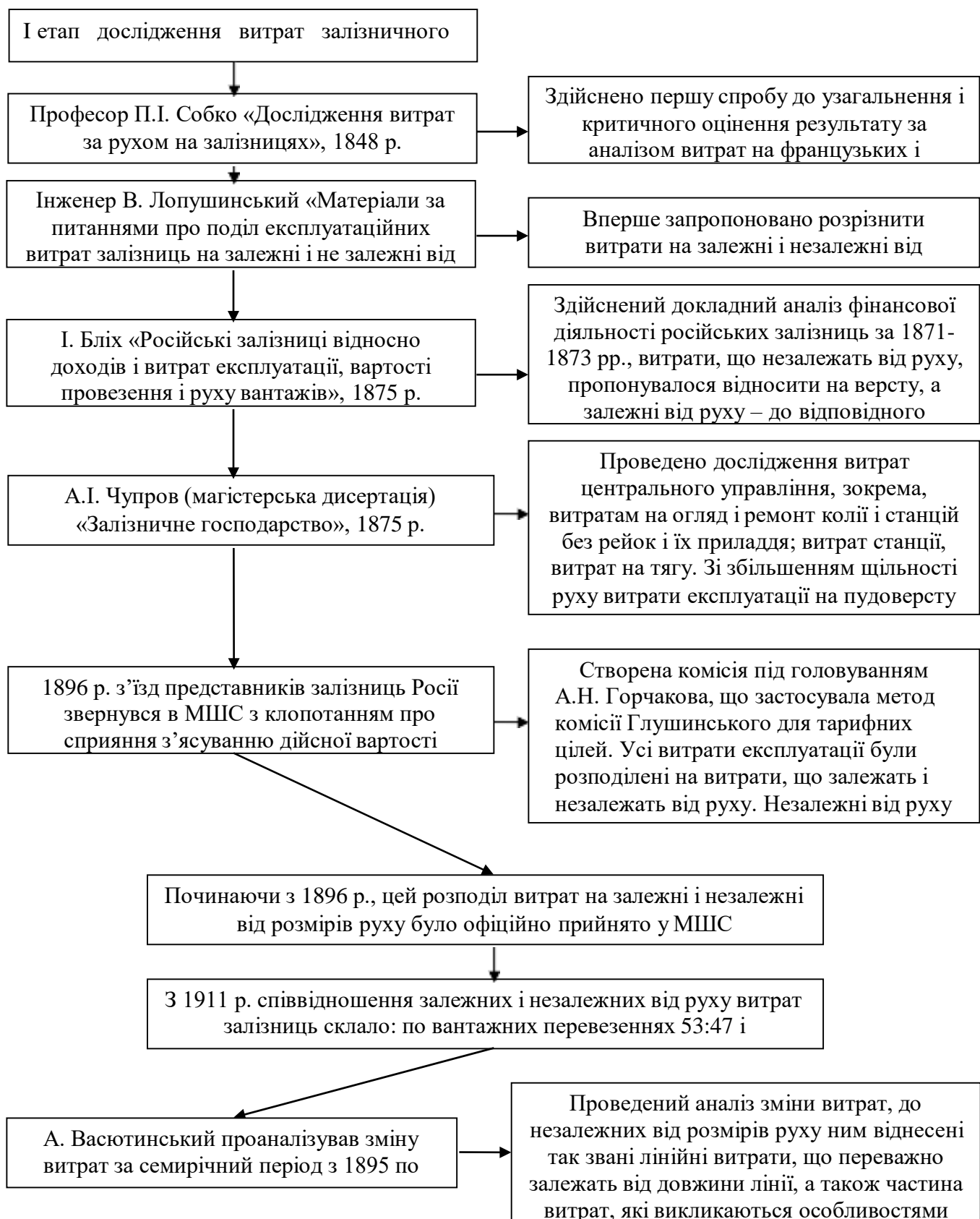


Рис. 1. Схема I етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1848 – 1901 рр.





Рис. 2. Схема II етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1901-1931рр.

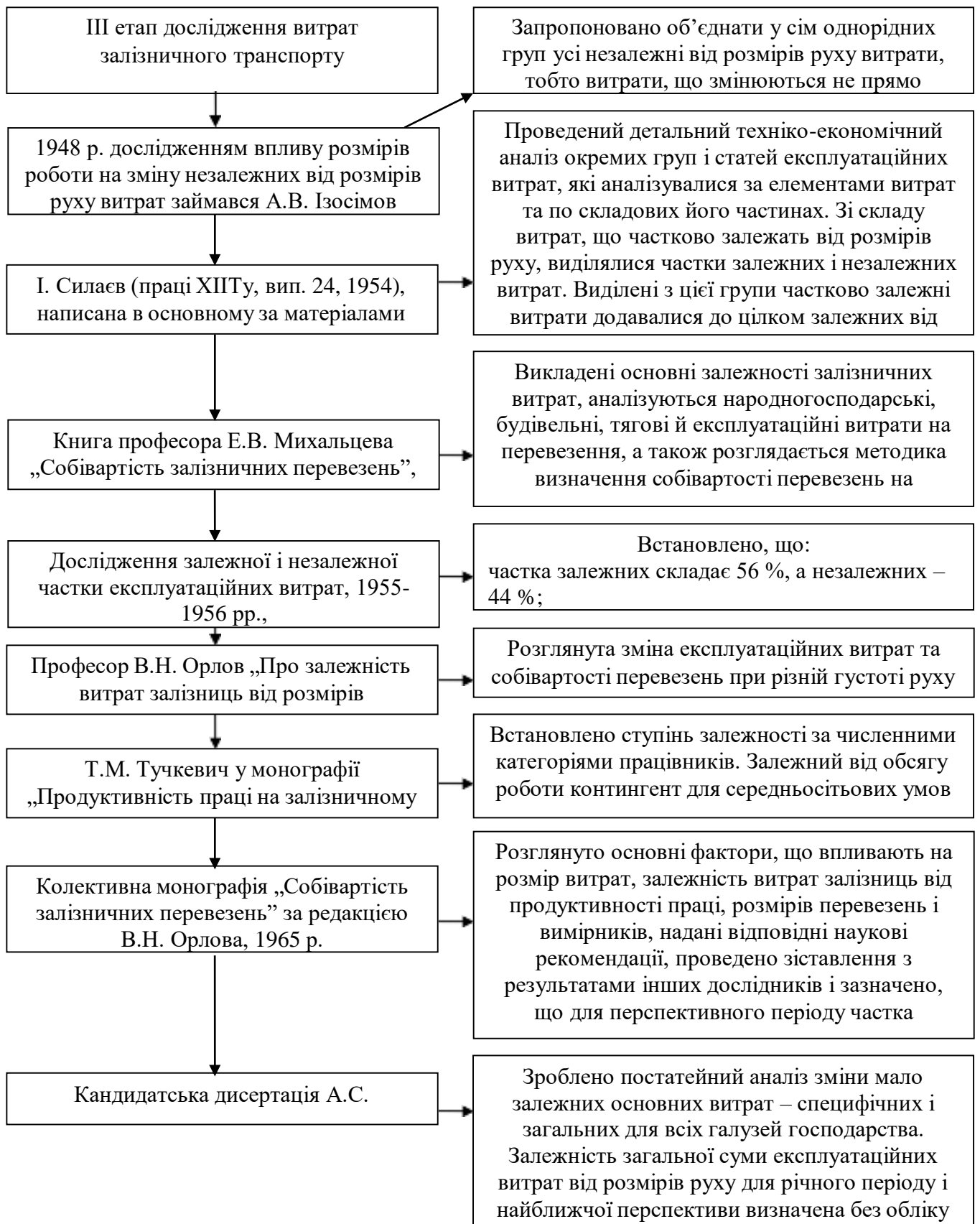


Рис. 3. Схема III етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1948-1965 рр.

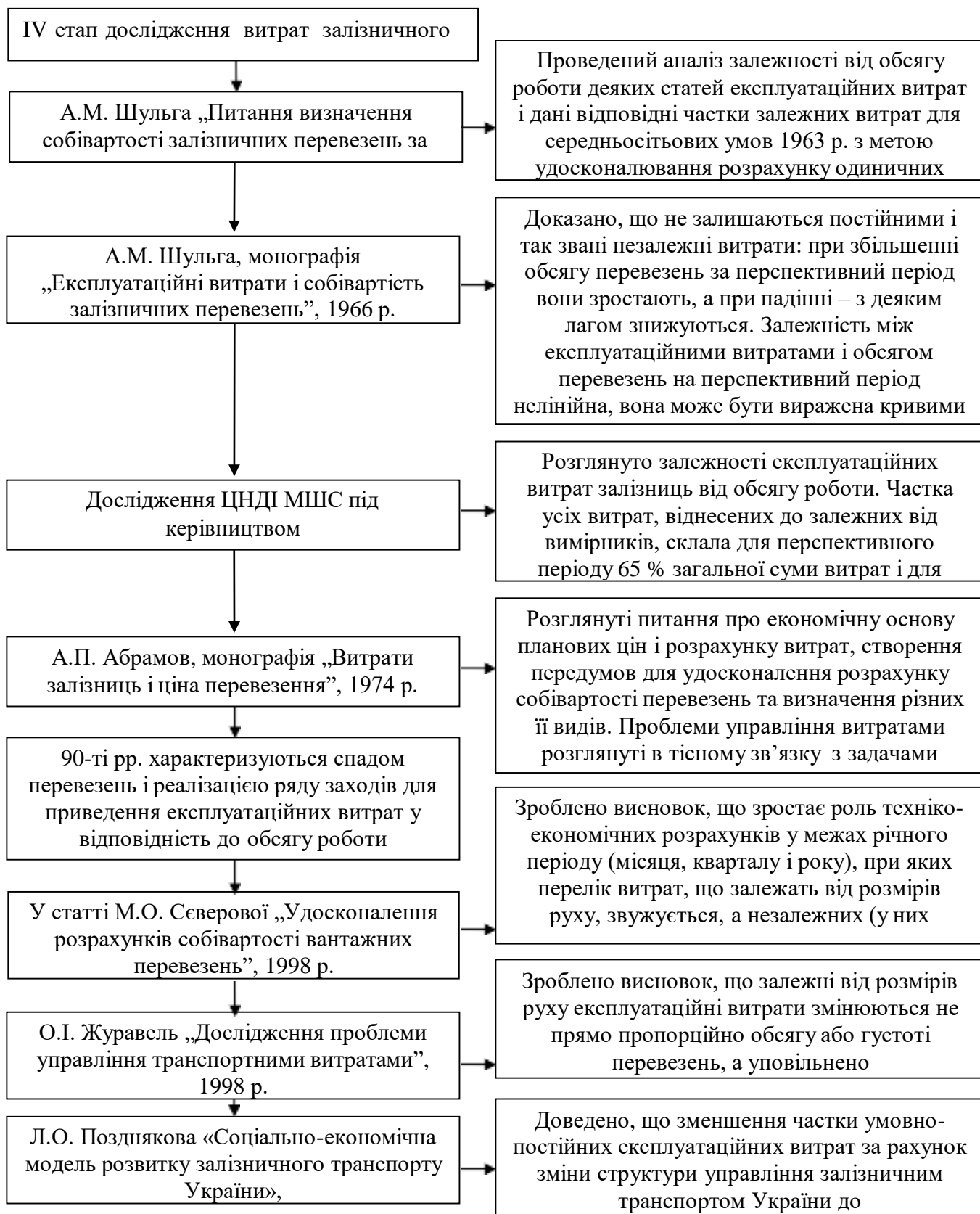


Рис. 4. Схема IV етапу дослідження витрат залізничного транспорту 1966-1998 рр.

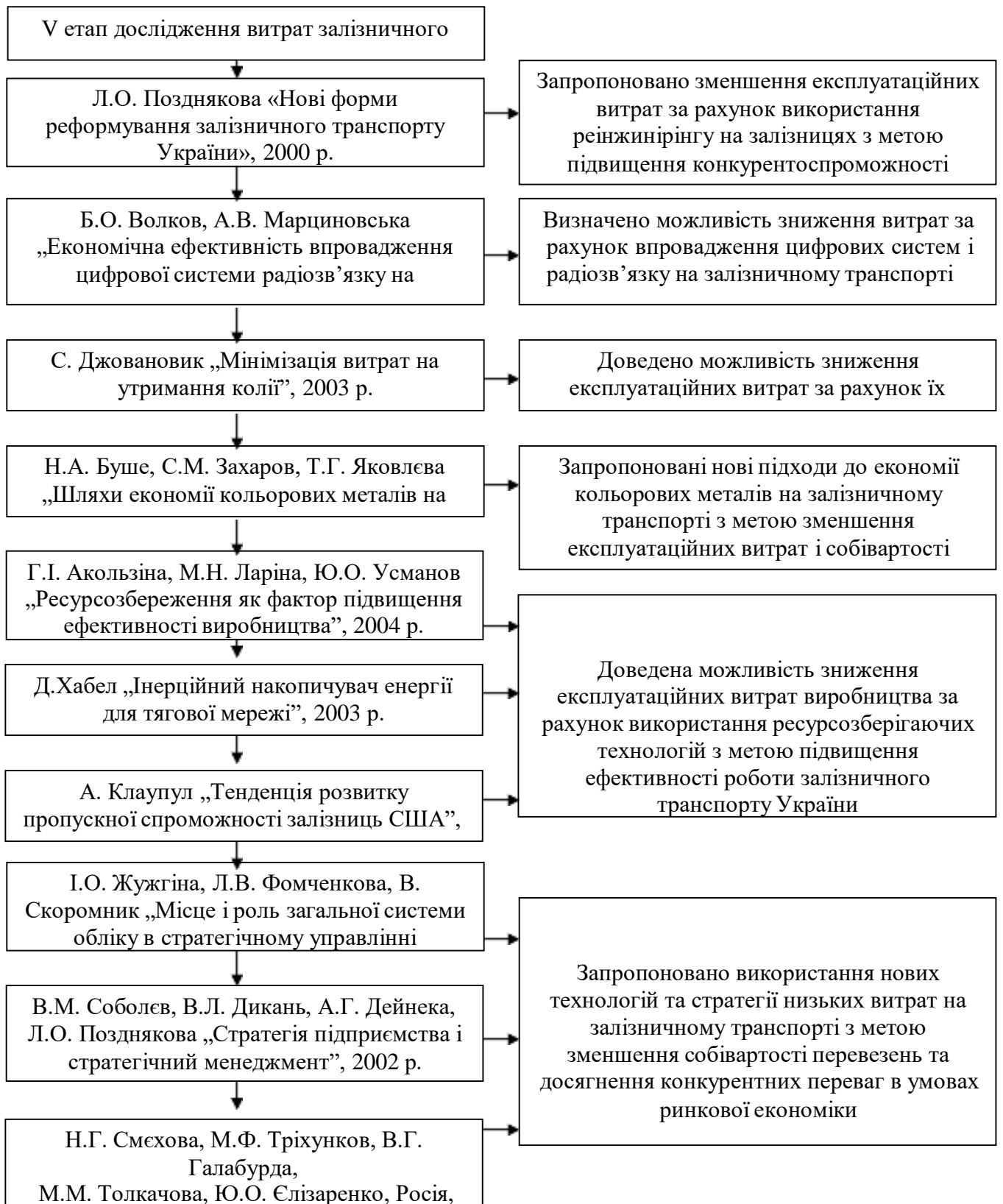


Рис. 5. Схема V етапу дослідження витрат залізничного транспорту 2000-2005 рр.

Також у першому розділі розглянуті основні шляхи зниження експлуатаційних (виробничих) витрат та собівартості. Встановлено, що для забезпечення зниження витрат необхідно використовувати стратегію низьких витрат, підвищувати обсяг перевезень та продуктивність праці, впроваджувати нову техніку та технології, комплексну механізацію і автоматизацію виробничих процесів, проводити політику реструктуризації на залізничному транспорті і залучати інвестиції на взаємовигідних умовах, розглянути пропозиції щодо можливості акціонування залізничного транспорту України.

У другому розділі «Аналіз роботи залізниць України та шляхи підвищення конкурентоспроможності перевезень» проаналізована робота Укрзалізниці в динаміці за дев'ять попередніх років. Проведений комплексний аналіз роботи Укрзалізниці свідчить про позитивну тенденцію за досліджений період часу. Тарифний вантажообіг зростає в цілому по Укрзалізниці та по окремо взятих залізницях за рахунок поживавлення роботи народногосподарського комплексу України. Аналогічна картина і з експлуатаційним вантажообігом. Кількість відправлених пасажирів в 2004 році порівняно з 1996 роком збільшилась на 19,1 %. Це обумовлено особливістю технологічного процесу залізничного транспорту. Обіг вантажного вагона прискорився на 17,6 %. Зросла середня маса вантажного поїзда брутто на 7,1 %. Середньодобовий пробіг локомотива зріс на 14,2 %. Також зросла продуктивність локомотива і вагона. Поліпшення якісних показників роботи пов'язано з постійною роботою залізниць у даному напрямку. Значно знизився експлуатаційний парк локомотивів (на 5,4 % в середньому за добу).

Виявлена чисельність робітників апарату управління залізниць, яка має тенденцію до скорочення на 18,1 % у зв'язку зі скороченням обсягу перевезень. В цілому середньооблікова чисельність працівників основної діяльності скоротилася на 9,7 %. Але значно зросла середньомісячна заробітна плата як по основній діяльності (на 457,7 %), так і по підсобно-допоміжній. В результаті виявлена диспропорція у рості продуктивності праці і заробітної плати.

Комплексний аналіз доходів від основної діяльності дозволив встановити, що доходи у 2004 році порівняно з 1996 роком зросли на 235,2 %, доходи від перевезення вантажів – на 316,5 %.

Загальні витрати в цілому від основної діяльності у 2004 році зросли порівняно з 1996 роком на 204,9 %, а від перевезення вантажів – на 284,3 % (рис. 6). Таким чином, значне зростання експлуатаційних витрат знижує кінцевий фінансовий результат як в цілому по Укрзалізниці, так і по окремо взятих залізницях. У результаті проведеного аналізу виявлено, що в структурі експлуатаційних витрат значну частку займають витрати на ремонт і оновлення основних виробничих фондів. Так у 2004 році вони відповідно склали 15,6 і 10,4 %, тобто 27 %. В даний час знос основних виробничих фондів залізничного

транспорту складає приблизно 64,8 % від їхньої первісної вартості в сучасних цінах. Середній вік локомотивів і вагонів складає більше 20 років.

Встановлено, що протягом останніх 20 років значно зросла частка умовно-постійних витрат у загальних експлуатаційних витратах. Виявлено, що обсяги перевезень за цей період значно зменшились, а адміністративні (загальногосподарські до 2000 року) витрати збільшились.

Як свідчать результати комплексного аналізу, залізниці України не мають достатніх коштів на оновлення основних виробничих фондів та розвиток галузі.

Доведено, що у залізничного транспорту є досить значний конкурент з цінової політики та якості наданих послуг - автомобільний транспорт. Це обумовлено як об'єктивними, так і суб'єктивними причинами. По-перше, значний знос основних виробничих фондів на залізницях України не дає змогу надавати більш якісні послуги. По-друге, більш 60 % усіх основних виробничих фондів мають моральний і фізичний знос від 60-80 %. Процес інноваційної діяльності на залізничному транспорті є нажаль слабким, що обумовлено відсутністю інвестиційної привабливості багатьох проектів.

Таким чином, у другому розділі проведено аналіз та зазначені недоліки у роботі залізничного транспорту що стало передумовами для розробки пропозицій та їх теоретичного обґрунтування.

*У третьому розділі «Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України»* було проаналізовано діючу Номенклатуру витрат з позиції дослідження стратегії низьких витрат з метою підвищення ефективності роботи і запропоновано ряд заходів, що спрямовані на удосконалення діючої Номенклатури витрат. Зазначене потрібно для забезпечення проведення реструктуризації форм власності, корпоратизації та акціонування залізничного транспорту. Ця проблема обумовлена переходом роботи залізничного транспорту на нові стандарти та кодування витрат, які повинні відповідати задачам автоматизації обліку витрат на системній основі.

Це дозволяє забезпечити більш правильне включення витрат до собівартості перевезень вантажів та пасажирів та має сприяти прозорості формування тарифів на перевезення. Оскільки залізничний транспорт є однією з найбільш фондоємних галузей забезпечення стабільної роботи залежить від стану основних виробничих фондів.

Розроблено модель інвестиційних проектів, яка буде формуватися з депозитної ставки амортизаційних відрахувань нових основних виробничих фондів за повний термін експлуатації (нормативний). Зміст моделі полягає в тім, що нові основні виробничі фонди за весь термін часу виробляють накопичення грошової маси амортизаційних відрахувань на депозитних рахунках „Експрес-банку”. Запропонована модель передбачає вкладення грошової маси в межах від

мінімальної 5 % депозиту до 15 %. За п'ятьма методами розрахунку амортизаційних відрахувань зроблений розрахунок амортизації і відсотків депозитної ставки за умов використання грошової маси банком. Тобто, по-перше, за рахунок амортизаційних відрахувань Укрзалізниця може поновлювати основні виробничі фонди, а також додатково отримувати відсоткову ставку від депозитного рахунку в банку. По-друге, це дозволяє пом'якшити вплив інфляції та зростання цін на основні виробничі фонди за такий тривалий час (модель апробовано на нових піввагонах за п'ятьма методами).

На підставі зроблених розрахунків доведено, що прибуток за методом зменшення залишкової вартості є оптимальним (на відміну прямолінійного, кумулятивного і податкового методів і методу прискореного зменшення залишкової вартості) (табл.1).

З метою визначення вірогідності та вибору найбільш оптимального варіанта була використана типова програма „Olimp”, яка передбачає двадцять можливих моделей за критеріями адекватності, достовірності, якості і прогнозової оцінки.

Цей вид програмного забезпечення було застосовано для визначення найбільш оптимального варіанта отримання прибутку за п'ятьма методами розрахунку амортизації при одинадцяти можливих варіантах від 5-ти до 15-ти відсоткової ставки.

Таким чином, було визначено найліпший варіант з п'яти можливих, це метод зменшення залишкової вартості нарахування амортизації, де при використанні вартості тільки нових основних виробничих фондів прибуток від 5-ти відсоткової до 15-ти відсоткової ставки має бути максимальним. Розрахований прибуток підлягає оподаткуванню. Зроблено розрахунок податку на прибуток. В результаті проведений прогноз отриманого прибутку на найближчу перспективу з урахуванням нижньої і верхньої прогнозової межі. Розрахунок дозволив зробити висновок, що модель є адекватною, точною і якісною. Про це свідчать характеристики бази моделей. Зроблено розрахунок відносної й абсолютної помилок. Визначено дисперсію, коефіцієнт детермінації, ступінь ймовірності, а також заключний прогноз. Розроблено і запропоновано методіку отримання прибутку, який використовується на оновлення вартості основних виробничих фондів, і як наслідок сприяє підвищенню якості транспортних послуг; конкурентоспроможності; ефективності роботи залізничного транспорту взагалі.

Механізм дії даної моделі має можливість широкого спектру застосування не лише на підприємствах залізничного транспорту, а і у всіх галузях народного господарства.

Розрахунок п'ятивідсоткової депозитної ставки методом зменшення залишкової вартості  
нарахування амортизаційних відрахувань, тис. грн

Роки	Первісна вартість піввагонів	Залишкова вартість піввагонів	Річна норма амортизації	Річні амортизаційні відрахування	Річні амортизаційні відрахування (сума вкладу на банківський рахунок)	Сума грошового вкладу на депозитний рахунок банку та одержаний прибуток		П'ятивідсоткова депозитна ставка з наростаючим підсумком (гр.7+гр.8)* 0,05
						у т.ч. сума річних амортизаційних відрахувань з наростаючим підсумком	сума відсоткової ставки з наростаючим підсумком	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	13634032		0,232	3163095	3019318	3019318		150965,9
2		10470937	0,232	2429257	2208416	5227734	150965,9	268935
3		8041679	0,232	1865670	1611260	6838994	419900,9	362944,8
4		6176010	0,232	1432834	1172319	8011313	782845,7	439707,9
5		4743175	0,232	1100417	850322	8861635	1222554	504209,4
6		3642759	0,232	845120	614632,7	9476268	1726763	560151,5
7		2797639	0,232	649052,2	442535,6	9918803	2286915	610285,9
8		2148587	0,232	498472,1	317209,5	10236013	2897200	656660,7
9		1650114	0,232	382826,6	226215,7	10462229	3553861	700804,5
10		1267288	0,232	294010,8	160369,5	10622598	4254666	743863,2
11		973277,1	0,232	225800,3	112900,1	10735498	4998529	786701,4
12		747476,8	0,232	173414,6	78824,83	10814323	5785230	829977,7
13		574062,2	0,232	133182,4	54483,72	10868807	6615208	874200,7
14		440879,8	0,232	102284,1	37194,22	10906001	7489409	919770,5
15		338595,7	0,232	78554,19	24994,52	10930996	8409179	967008,7
16		260041,5	0,232	60329,62	16453,53	10947449	9376188	1016182
17		199711,8	0,232	46333,15	10530,26	10957979	10392370	1067517
18		153378,7	0,232	35583,86	6469,792	10964449	11459887	1121217
19		117794,8	0,232	27328,4	3726,6	10968176	12581104	1177464
20		90466,44	0,232	20988,21	1908,019	10970084	13758568	1236433
21		69478,22	0,232	16118,95	732,6795	10970816	14995001	1298291
22		53359,28	0,232	12379,35	0	10970816	16293291	1363205



## ВИСНОВКИ

Сучасний етап соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, як ключового ланцюга виробничої інфраструктури, зумовлює необхідність підвищення ефективності виробництва. Забезпечення сталого соціально-економічного розвитку галузі можливе лише при проведенні активної політики за умови врахування як інтересів суб'єктів цього процесу, так і усвідомлення ними відповідальності за прозорість витрат і тарифів. Тому в основу здійснення цієї проблеми було покладено принципи використання стратегії низьких витрат, а це можливо лише при формуванні сприятливого клімату та проведення узгодженої соціально-економічної політики.

Формування сприятливого клімату означає такі фактори, як політична стабільність, стан економіки і перспективи її розвитку, податки, вартість робочої сили, вартість транспортної складової, зниження інфляційного процесу та безробіття.

Для створення сприятливого соціально-економічного клімату необхідне: реформування транспортної системи України, здійснити корпоратизацію та акціонування залізниць, стимулювання інвестиційної діяльності, оновлення основних виробничих фондів, активізування наявних резервів залізниць. Для активізації наявних резервів залізниць необхідно створити ефективну систему управління та регулювання підприємствами з метою усунення нераціональних та незаконних перешкод; організувати якісно нове планування та прогнозування соціально-економічних процесів на залізничному транспорті, що має сприяти вирішенню комплексу задач; створити умови для найбільш продуктивної і якісної роботи; стабілізувати контингент працюючих; підвищити зростання освітньо-кваліфікаційного та професійного рівня підготовки кадрів; зміцнити виробничу, трудову та фінансово-економічну дисципліни.

Найважливішим аспектом здійснення цих умов в Україні і на залізничному транспорті є механізм створення сприятливих умов для підвищення рівня розвитку і формування підприємствами необхідних коштів, а також підтримка стійкої кон'юнктури на ринках транспортних послуг, підвищення в цілому ефективності роботи залізничного транспорту.

Для забезпечення цієї політики необхідно активніше використовувати нові підходи, які мають бути спрямовані на скорочення експлуатаційних витрат і собівартості перевезень та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Основні наукові результати виконаного дослідження полягають у наступному:

1. Аналіз стану залізничного транспорту України свідчить про те, що в галузі існують соціально-економічні проблеми, з подоланням яких, на жаль, самостійні підприємства не мають можливості впоратися. Це підкреслює доцільність впровадження механізму організації планування галузі.

2. Аналіз наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених свідчить, що проблемою зменшення експлуатаційних витрат залізничного транспорту вони займаються понад 150 років. Тому у дисертаційній роботі проведено дослідження методології вивчення цієї проблеми і розроблено хронологічну модель дослідження експлуатаційних витрат.

3. Встановлено, що основний напрямок дослідження полягав у розподілі частини умовно-постійних і постійних витрат у загальних. Тому у дисертаційній роботі використано новітні підходи до оцінки проблеми зменшення експлуатаційних витрат за рахунок стратегії низьких витрат, удосконалення обліку витрат та ефективного використання амортизаційного фонду.

4. Теоретично доведена необхідність удосконалення номенклатури витрат.

5. Результати проведеного аналізу свідчать, що залізниці України не мають достатніх коштів на оновлення основних виробничих фондів та розвиток галузі. Доведено, що у залізничного транспорту є досить значний конкурент з цінової політики та якості послуг, що надаються - автомобільно-дорожній транспорт. Це обумовлено як об'єктивними, так і суб'єктивними причинами. По-перше, значний знос основних виробничих фондів на залізницях України не дає змогу надавати більш якісні послуги. По-друге, більше 60 % усіх основних виробничих фондів мають моральний і фізичний знос від 60-80 %. Інноваційна діяльність на залізничному транспорті дуже слабка, це обумовлено відсутністю інвестиційної привабливості багатьох проектів.

6. Розроблено методику використання амортизаційного фонду на депозитному рахунку в банку з метою отримання додаткового прибутку.

7. Використана модель оптимального вибору одного з п'яти методів нарахування амортизації.

8. Проведено розрахунки різних відсоткових ставок (від 5-ти до 15-ти) з метою отримання додаткового прибутку.

9. Виконано розрахунок прогнозної оцінки прибутку на нормативний термін експлуатації основних виробничих фондів (розрахунок проведений на нових піввагонах залізничного транспорту). Доведено доцільність впровадження цієї методики на залізничному транспорті України, реалізація якої дозволить вирішити основну фінансову проблему залізничного транспорту - здійснити оновлення основних виробничих фондів та підвищити ефективність роботи галузі.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у фахових наукових виданнях:**

1. Позднякова Л.О., Куделя В.І. Удосконалення діючої номенклатури витрат залізничного транспорту // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. – Серія: Шляхи рішення проблем функціонування економічних систем. - 2004. - №630. – С.169-176.

2. Позднякова Л.О., Куделя В.І. Особливості методологічного підходу до шляхів зниження собівартості перевезень для забезпечення слідкування міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2004. - №8. – С.138-141.
3. Позднякова Л.А., Куделя В.И. Новые подходы к проблеме управления эксплуатационными расходами грузовых перевозок железнодорожного транспорта // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2005. - №9-10. – С.183-189.
4. Позднякова Л.О., Куделя В.І. Розробка оптимальної моделі вкладення грошової маси на депозитний рахунок при прямолінійному методі нарахування амортизації // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. – Серія: Еволюція наукових знань і сучасні проблеми економічної теорії. - 2005. - №663. – С.308-312.
5. Позднякова Л.О., Куделя В.І. Побудова моделі отримання прибутку за рахунок використання амортизаційного фонду Укрзалізниці // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2005. - №12. – С.150-158.

#### **Тези конференцій:**

6. Куделя В.И. Значение транспортных коридоров для снижения себестоимости перевозок железнодорожного транспорта // Тези доповідей 1-ї міжнародної науково-практичної конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України”// Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2004. - №7. – С.25 (Коктебель).
7. Куделя В.И. Пути снижения себестоимости грузовых перевозок в Украине в условиях рыночной экономики // Тези доповідей IV Міжнародної наукової конференції «Проблеми економіки транспорту». - Дніпропетровськ, 2005. – С.81.
8. Куделя В.І. Удосконалення обліку експлуатаційних витрат на залізницях України з метою підвищення конкурентоспроможності перевезень// Тези доповідей V Міжнародної наукової конференції «Проблеми економіки транспорту». - Дніпропетровськ, 2006. – С.50-51.
9. Куделя В.І. Значення зниження експлуатаційних витрат при функціонуванні міжнародних транспортних коридорів // Тези доповідей 2-ї міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України». Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2006. — спеціальний випуск. - С.12 (Коктебель).
10. Куделя В.І. Шляхи зниження собівартості продукції залізничного транспорту України// Материалы международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». - К: КУЭТТ, 2006. – С. 60-62.

## АНОТАЦІЯ

**Куделя В.І. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2006.

Дисертація присвячена питанням розробки рекомендацій щодо впровадження механізму використання амортизаційного фонду у якості джерела отримання прибутку на підприємствах залізничного транспорту України. Проаналізовано вітчизняний і закордонний досвід з проблеми зниження витрат транспортного виробництва з 1866 р. і розроблена схема дослідження експлуатаційних витрат з 1848 по 2004 рр. Проаналізовано роботу залізниць України з 1996 по 2004 рр. Розроблені методичні основи формування механізму використання амортизаційного фонду на депозитному рахунку банку, що дозволить визначити вибір методу нарахування амортизаційного фонду та здійснити побудову механізму впровадження на підприємствах галузі, також розроблена оптимальна модель вкладання грошової маси на депозитний рахунок банку.

**Ключові слова:** основні виробничі фонди, експлуатаційні витрати, елементи експлуатаційних витрат, амортизаційний фонд, амортизаційні відрахування, депозитний рахунок, конкурентні переваги, конкурентоспроможність підприємств, постійні й умовно-постійні витрати.

## АННОТАЦИЯ

**Куделя В.И. Пути повышения эффективности работы железнодорожного транспорта в условиях рыночной экономики. – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 – экономика транспорта и связи. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2006.

Диссертация посвящена вопросам разработки рекомендаций по поиску путей повышения эффективности работы железнодорожного транспорта Украины. Для этого были изучены зарубежные и отечественные подходы по изучаемой проблеме.

Этой проблемой заняты ученые всего мира свыше 150 лет. Актуальность исследования не утратила себя и в условиях переходной экономики. На транспорте появились конкуренты с более низкими тарифами на перевозки, поэтому целесообразность повышения эффективности работы железнодорожного транспорта обусловлена достижением конкурентных преимуществ. Обеспечение конкурентоспособности грузовых перевозок железнодорожным транспортом Украины зависит от снижения расходов на перевозки и улучшения их качества. Для

этого необходима активизация резервов предприятий железнодорожного транспорта.

В диссертации изучены зарубежные подходы к учету постоянных расходов вообще, и в частности на железнодорожном транспорте. В теоретическом плане использованы элементы стратегии низких издержек. Разработана хронологическая модель исследования расходов железнодорожного транспорта.

Теоретически обоснованы подходы, направленные на снижение издержек транспортного производства, а следовательно и повышения эффективности работы за счет таких направлений:

- реструктуризация железнодорожного транспорта Украины;
- реструктуризация структуры управления;
- применение ресурсосберегающих технологий;
- активизация инвестиционной деятельности;
- активизация инновационной деятельности.

В результате были предложены основные направления развития транспорта, которые способствуют решению основной задачи - повышение эффективности работы железнодорожного транспорта Украины.

Аналитический раздел выполнен на базе Укрзалізничці. Проанализирована работа железных дорог Украины с 1996 по 2005 гг. и выявлено, что в целом за последние два-три года работа железнодорожного транспорта сравнительно стабилизировалась – это проявление общей экономической ситуации в Украине. Определено, что на протяжении последних двадцати лет значительно возросла доля условно-постоянных расходов в общих эксплуатационных расходах. Выявлено, что объемы перевозок за этот период значительно уменьшились, а административные (общехозяйственные до 2000 г.) расходы увеличились.

Изучена тенденция использования основных производственных фондов, их моральный и физический износ (более 60 % всех основных производственных фондов имеют моральный и физический износ в пределах 60-80%). Значительный износ основных производственных фондов не дает возможность предоставлять более качественные услуги. Как свидетельствуют результаты проведенного комплексного анализа, железные дороги Украины не имеют достаточно средств на обновление основных производственных фондов и развитие отрасли. Как отмечалось выше, у железнодорожного транспорта Украины существует достаточно значительный конкурент в ценовой политике и качестве предоставляемых услуг – автомобильный транспорт. Это обусловлено как объективными, так и субъективными причинами. Поэтому необходимы мероприятия, направленные на активизацию основных производственных фондов.

Разработаны методические основы формирования механизма использования амортизационного фонда на депозитном счете банка, что позволит определить выбор метода начисления амортизационного фонда и осуществить построение

механизма внедрения на предприятиях отрасли, также разработана оптимальная модель вклада денежной массы на депозитный счет банка.

Инновационная деятельность на железнодорожном транспорте Украины недостаточно активная. Это обусловлено отсутствием инвестиционной привлекательности многих проектов.

Обобщив теоретические положения по изучаемой проблеме и выявив недостатки в работе железнодорожного транспорта, предложено ряд мероприятий, направленных на улучшение работы отрасли в целом. Усовершенствована действующая номенклатура расходов, в которой произведено деление расходов по видам тяги и движения с целью обеспечения прозрачности учета расходов, а также при проведении корпоратизации и акционирования железнодорожного транспорта.

Разработанные мероприятия позволят обновить основные производственные фонды за счет активизации амортизационного фонда, а также внедрять новые инновационные проекты, согласно программе реструктуризации железнодорожного транспорта Украины.

**Ключевые слова:** основные производственные фонды, эксплуатационные расходы, элементы эксплуатационных расходов, амортизационный фонд, амортизационные отчисления, депозитный счет, конкурентные преимущества, конкурентоспособность предприятий, постоянные и условно-постоянные издержки.

## SUMMURY

Kudelya V.I. The ways of increasing railway transport efficiency in the conditions of market economy. – Hand-writing.

The dissertation for searching of doctor of Economics in the speciality 08.07.04. – the Economy of transport and communication. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2006.

The dissertation is dedicated to the problems of elaboration of recommendations as regards the problems of mechanism of introduction of depreciation fund utilizing as the source of getting profit at Ukrainian railway transport enterprises. Home and foreign experience in the problem of expenses reducing for vehicles production since 1866 has been analyzed and the scheme of operating costs since 1848 to 2005 has been developed. The work of Ukrainian railway since 1996 to 2005 has been analyzed. Methodical basis of forming the mechanism of utilizing the depreciation fund on deposit bank account has been developed which will enable to choose the method of calculating the depreciation fund and to realize the introduction mechanism the enterprises of the branch. The optimal model of money put to bank deposit has been also developed.

Key words: principle production funds, operating costs, operating costs elements, depreciation fund, depreciation allocations, account deposit, competition advantages, competitiveness of enterprise, fixed and relatively fixed costs.

**Куделя Вікторія Іванівна**

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РИНКОВОЇ  
ЕКОНОМІКИ**

Спеціальність 08.07.04 – Економіка транспорту і зв'язку

**Автореферат дисертації на здобуття наукового  
ступеня кандидата економічних наук**

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

к.е.н., доц.

Жердєв М.Д.

Підписано до друку

Формат паперу 60\*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,76.

Замовлення № Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво №112 від 06.07.2000 р.

61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7