**Заволока Світлана Миколаївна. Формування економічного механізму оновлення основних фондів морських торговельних портів України : Дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Київська держ. академія водного транспорту ім. Петра Конашевича-Сагайдачного. — К., 2006. — 185арк. : рис., табл. — Бібліогр.: арк. 171-180**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Заволока С.М. Формування економічного механізму оновлення основних фондів морських торговельних портів України.**– Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв’язку. – Одеський національний морський університет. – Одеса, 2006.  Дисертаційна робота присвячена розвитку теоретичних засад, розробці методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування економічного механізму оновлення основних фондів морських торговельних портів України. З цією метою виконано аналіз існуючих підходів до формування механізму оновлення основних фондів, узагальнено поняття “економічного механізму оновлення” та визначені його основні структурні елементи. Проведено аналіз діяльності МТП України, стану їх основних фондів, доведено необхідність їх оновлення, виявлені тенденції інвестиційних процесів в портах.  Для практичної реалізації економічного механізму оновлення основних фондів запропонована модель, яка дозволяє приймати обґрунтовані рішення при плануванні заходів оновлення. Для поетапної реалізації економічного механізму оновлення основних фондів обґрунтована система критеріїв прийняття рішень, розроблено інтегральний критерій морального зносу, який враховує специфіку портальних кранів. Для оптимізації використання коштів амортизаційного фонду обґрунтовано критерій вибору ефективного варіанту їх використання на основі розрахунку точки рівновигідності. | |
| |  | | --- | | На основі аналізу теоретичних положень та практичної діяльності МТП було вирішено наукове завдання формування та реалізації економічного механізму оновлення основних фондів. Проведене дослідження дозволило зробити наступні висновки:  1. Ефективність діяльності МТП безпосередньо залежить від якості управління основними фондами, в першу чергу від обґрунтованої політики їх оновлення. Вирішення задач ефективного проведення оновлення в умовах значного зношення портового обладнання можливе тільки при застосуванні комплексного підходу шляхом формування відповідного економічного механізму та розробки шляхів його реалізації.  2. Поняття механізму оновлення як економічної категорії трактується по різному, містить суперечності і не розглянуте в розрізі МТП. Автором визначено поняття економічного механізму оновлення основних фондів як сукупності елементів і економічних відносин, що складаються в процесі оновлення і взаємодіють між собою.  3. Визначена сукупність елементів економічного механізму оновлення основних фондів, серед яких: основні фонди, форми та методи оновлення, фактори, критерії та обмеження, що впливають на прийняття рішень по оновленню, джерела фінансування, здійснена їх класифікація з врахуванням специфіки портів.  Не існує однозначності в визначенні форм і методів оновлення: під різними термінами (форми, види, методи, напрямки, шляхи) згруповані одні й ті самі класифікаційні групи, в одному ряду класифікації зустрічаються поняття різного рівня; існуючі окремі критерії прийняття рішень щодо оновлення в основному стосуються вибору об’єктів і методів оновлення, а система критеріїв для поетапного формування економічного механізму оновлення відсутня.  4. Незважаючи на зростання обсягів вантажопереробки МТП протягом 1999-2004 рр., коефіцієнти зносу їх основних фондів в цілому по портам збільшувались і складають близько 53%, а по окремим портам перевищують 70%. В розрізі портальних кранів знос перевищує 95%. Досить низькі значення мають коефіцієнти введення основних фондів – в середньому 6-8%. Коефіцієнти вибуття мають ще нижчі значення, що свідчить про значну частку старих основних фондів і збереження тенденції їх старіння.  Проведений аналіз інвестиційних процесів в МТП виявив, що в структурі джерел фінансування оновлення основних фондів переважають власні кошти портів. В 11 портах спостерігається нецільове використання амортизаційних відрахувань. Обсяги державного фінансування недостатні. Значні кошти витрачаються на ремонт портальних кранів, а не на прогресивні методи їх оновлення.  5. Для практичної реалізації економічного механізму оновлення основних фондів слід використовувати модель, яка дозволяє МТП приймати обґрунтовані рішення при плануванні заходів оновлення, а саме: визначати кількість та перелік об’єктів оновлення, прийнятні методи оновлення, доцільність заміни, обсяги та структуру джерел фінансування. Використання моделі в діяльності МТП покращить якість планування оновлення, зменшить витрати часу на нього, знизить трудомісткість робіт, забезпечить раціоналізацію використання наявних коштів, підвищить загальну ефективність використання основних фондів.  6. Для поетапної реалізації економічного механізму оновлення основних фондів розроблена система критеріїв прийняття рішень. Вибір об’єкту оновлення для списання здійснюється з урахуванням значень коефіцієнту фізичного зносу, обґрунтування доцільності заміни за критерієм ефективності капремонту і модернізації, оптимальні джерела фінансування обираються з урахуванням їх вартості.  Інтегральний критерій морального зносу дозволяє у сукупності з коефіцієнтом фізичного зносу приймати рішення про вибір методу оновлення. Порядок визначення інтегрального критерію враховує специфіку портальних кранів, ґрунтується на експертній оцінці і розрахунку коефіцієнтів вагомості параметрів портального крану, таких як продуктивність, економічність, рівень сумісності і універсальності, ергономічність, ремонтопридатність. Прийняття рішень на основі згаданих критеріїв зменшить загальні витрати на оновлення з врахуванням перспектив розвитку підприємства та тенденцій старіння їх основних фондів.  7. Для оптимізації використання коштів амортизаційного фонду слід використовувати критерій вибору ефективного варіанту їх використання. Критерій обґрунтований для двох варіантів використання коштів – вкладання на депозит і використання в господарському обороті і базується на розрахунку точки рівновигідності цих варіантів. Розраховане аналітичне значення та побудована площина розрахункових значень точки рівновигідності дозволять підприємствам приймати обґрунтовані рішення щодо вибору варіанту використання коштів амортизаційного фонду і збільшить доходність їх використання. | |