**Куделя Вікторія Іванівна. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки : дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Українська держ. академія залізничного транспорту. — Х., 2006. — 379арк. : рис., табл. — Бібліогр.: арк. 192-204**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **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 отриманняприбутку 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. |

 |
|

|  |
| --- |
| 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 транспортрі 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.
 |

 |