**Пасічник Володимир Іларіонович. Економічна стратегія розвитку експлуатаційної діяльності залізничного транспорту : Дис... д-ра екон. наук: 08.07.04 / Дніпропетровський національний ун- т залізничного транспорту ім. В.Лазаряна. — Д., 2004. — 358, [44]арк. : рис., табл. — Бібліогр.: арк. 336-358.**

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

|  |
| --- |
| **Пасічник В.І. Економічна стратегія розвитку експлуатаційної діяльності залізничного транспорту. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.07.04- економіка транспорту і зв’язку. – Національний авіаційний університет, Київ, 2004.Дисертацію присвячено питанням розроблення економічної стратегії розвитку експлуатаційної діяльності залізничного транспорту в умовах входження залізниць України до європейської транспортної системи.Аналіз фінансово-економічного та техніко-технологічного стану залізничного транспорту за останнє десятиріччя дозволяє зробити обґрунтовані висновки і запропонувати для впровадження заходи, які направлені на підвищення ефективності експлуатаційної діяльності залізниць.Сформульовані наукові підходи щодо комплексної оцінки якості процесу перевезень вантажів в різних видах сполучень, використання її стандартів в сучасних умовах, проведення техніко - економічного обґрунтування модернізації міжнародних транспортних коридорів.Одним з важливіших аспектів стратегії експлуатаційної діяльності являються питання розрахунку собівартості перевезень та її аналізу, вирішення яких наведені в відповідних розділах дисертації.Обґрунтована стратегія експлуатаційної роботи в умовах функціонування залізниць України як з’єднувальної ланки між Заходом і Сходом виступає головним критерієм оцінки якості роботи залізничного транспорту в конкурентному середовищі. |

 |
|

|  |
| --- |
| 1. Формування наукової проблеми економічної стратегії експлуатаційної діяльності залізниць пов’язано з комплексним аналізом їх сучасного стану , порівняно з західноєвропейськими стандартами, за допомогою якого виявлено значну кількість невирішених питань техніко-економічного характеру. До них відносяться специфіка експлуатаційної роботи залізниць, особливості формування їхньої мережі впродовж 150 років, становище залізничних колій та технічне оснащення окремих дільниць і напрямків, рухомого складу та інших елементів інфраструктури, які є орієнтиром для розрахунку грошових коштів, необхідних для їх приведення до вимог міжнародних стандартів.О2. Малодіяльні ділянки залізниць завжди стояли в центрі уваги спеціалістів транспортної галузі, оскільки вони співвідносні з соціальним захистом населення, а за умов нестабільності фінансового стану тільки держава може вирішувати питання транспортного забезпечення потреб у перевезеннях пасажирів і вантажів різними видами транспорту. Аналіз соціально-економічних аспектів формування залізничної мережі показує, що її окремі дільниці і напрямки будувались під впливом різних факторів: прискорення економічного розвитку країни вимагало з’єднання шляхами сполучень окремих регіонів і країн залізницями як найбільш спроможним і ефективним видом транспорту; військовою стратегією передбачалось швидке передислокування військових з’єднань на великі відстані. При значних відстанях в територіальному розміщенні продуктивних сил країни побудова залізничних шляхів сполучення різного призначення свого часу була виправдана великою дальністю перевезень, яка безпосередньо впливала на ефективність транспортного процесу за рахунок витрат на початково-кінцеві операції, які при більшій відстані перевезень розподілялись на одиницю перевезень значно меншою мірою. Запропоновані заходи направлені на удосконалення структури транспортної мережі.3. У зв’язку з тим, що основною причиною затримки транзитних міжнародних вантажопотоків та зміни їхніх напрямків через порти зарубіжних країн була і залишається неузгодженість тарифної та організаційної політики, вирішення питань підвищення ефективності експлуатаційної роботи та взаємодії різних видів транспорту в портах та припортових вузлах в ринкових умовах можливе при комплексному плануванні підвозу і вивозу з портів вантажів з використанням інформаційних безлюдних технологій на базі оперативних даних, одержаних з рухомого складу різних видів транспорту. За допомогою запропонованих і обґрунтованих комплексних показників роботи портів в сучасних умовах функціонування транспортної системи можна набагато підвищити ефективність роботи портів і транспортних вузлів за рахунок зменшення кількості наявних вантажів у портових складах шляхом стимулювання використання рухомого складу та інших технічних засобів як залізниць, так підприємств, які вони обслуговують. Скорочення термінів доставки вантажів досягається за рахунок впровадження новітньої технології організації перевезень з використанням зарубіжної та вітчизняної практики удосконалення методів експлуатаційної роботи залізниць.4. Прогнозування зміни показників європейських країн, до яких за результатами моніторингу увійшли вітчизняні залізниці , дозволило відповісти на питання, як зміняться обсяги перевезень в Україні, коли вона в економічному розвитку досягне рівня показників західноєвропейських країн. Розрахунками доказано, що навіть за найсприятливіших обставин збільшення цього показника для вітчизняного залізничного транспорту не буде перевищувати одного відсотка за рік. Цей фактор повинен переорієнтувати роботу залізничників від забезпечення зростаючих обсягів перевезень на знаходження свого місця у ніші ринку шляхом підвищення якості перевезень та надання додаткових послуг користувачам транспортної продукції.5. Управління якістю транспортної продукції на основі маркетингово-логістичних підходів є найбільш актуальним питанням функціонування залізниць в ринкових умовах, як основи для планування і регулювання перевезень вантажів. В роботі знайшли відображення стосовно планування та прогнозування виробничо-господарської діяльності залізниць в нових економічних умовах маркетингово-логістичні прийоми і стандарти якості транспортної продукції, які можуть бути використані в практиці функціонування їх окремих підрозділів. Останні дозволяють визначати їхній рівень відповідності світовим критеріям і найбільш сприяють забезпеченню відповідності якості послуг потребам покупців і світовій практиці, властивостям послуг, виділяючи їх здатність задовольняти попит споживачів у відповідності з їхнім видом і призначенням; стабільності, незалежності від кліматичних, часових та інших факторів; систематичному підвищенню якості перевезень та інших сфер транспортної діяльності; сучасним досягненням науки і техніки; основним напрямкам науково-технічного прогресу на транспорті та в інших сферах транспортного сервісу.6. Методика економічної ефективності роботи залізниць в нових економічних умовах функціонування враховує особливості інформаційних потоків і показників експлуатаційної діяльності залізниць при розрахунку доцільності інвестиційних проектів різних варіантів технічного переоснащення залізничного транспорту з урахуванням обсягів і форм державної підтримки проекту, які встановлюються за найбільшим значенням інтегрального економічного ефекту, що характеризується системою показників і відображають співвідношення витрат і результатів щодо інтересів його учасників. Оцінка майбутніх витрат і результатів при розрахунку інвестиційного проекту визначається в межах періоду, тривалість якого приймається з врахуванням термінів будування, експлуатації та ліквідації об’єкту, середньозваженого нормативного терміну служби технологічного устаткування, досягнень заданих характеристик прибутку.8. Для залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів різних форм власності потрібні державні гарантії повернення і передбачення певних пільг їх власникам законодавчими актами. Це є вирішальним стимулом надходження грошових коштів в модернізацію транспортної системи країни, в тому числі і адресно на посилення технічного оснащення міжнародних транспортних коридорів на території нашої держави.9. Для забезпечення високої якості обґрунтування різних варіантів удосконалення експлуатаційної роботи залізниць розроблено методику аналізу і розрахунку собівартості перевезень з урахуванням ринкових відносин. Використання основних факторів в методиці розрахунку собівартості різних видів перевезень дозволяє чітко представити порядок їх застосування, пізнання історичного минулого з позиції наукового підходу різних авторів щодо вирішення проблемних питань удосконалення їх рейтингу і особливостей застосування в економіці залізничного транспорту. З метою удосконалення визначення собівартості різних видів перевезень обґрунтовано вимірники для розподілення непрямих витрат між пасажирськими та вантажними перевезеннями. Основою їхнього вибору вибрано показник міцності зв’язку між зміною окремих показників і витратами, які пов’язані з ними. Вирішення комплексу завдань, якими обмежується можливість застосування вказаної методики, є заставою для одержання достовірного показника собівартості перевезень та якісного обґрунтування різних варіантів економічних розрахунків за його допомогою. Обґрунтовано методи експлуатаційної роботи залізниць, які забезпечують підвищення швидкості доставки вантажів (групування вантажів за швидкістю перевезень, диференціація маси вантажних потягів та інші способи забезпечення підвищеної швидкості).10. Розроблена система автоматизації розрахунку собівартості перевезень оперативно реагує на всі зміни, які відбуваються в економічних процесах та в експлуатаційній діяльності залізниць. Сьогодні вся статистична та фінансово-економічна інформація подається на електронних носіях, але якщо перша попадає користувачам через два тижні, то друга – через 2-3 місяці. Зазначене свідчить про те, що для проведення аналізу господарсько-фінансової діяльності залізниць, необхідно, в першу чергу, автоматизувати розрахунок собівартості різних видів перевезень, що являє собою перший етап вирішення цієї проблеми. При проведенні розрахунку собівартості використана інформація статей витрат номенклатури та матеріали інших форм звітності з метою спрощення розрахунків та їх моделювання у автоматизованому варіанті з використанням всіх даних звітності (форма ЦО-1, 4, 5 та інші), які подаються в загальну систему розрахунків в електронному вигляді. Методика розрахунку собівартості вантажних перевезень є базою для подальших розрахунків, в т.ч. і визначення залежності собівартості від показників. Це сприяє створенню умов для оперативної оцінки результатів використання методів удосконалення експлуатаційної роботи з метою підвищення ефективності всього перевізного процесу.11. Розвиток інформаційного забезпечення управління експлуатаційною діяльністю залізниць має стратегічне значення. Обґрунтовано ефективність впровадження автоматичного зняття інформації з рухомого складу залізниць, що є новим етапом інформатизації залізничного транспорту. Інформація, отримувана безпосередньо з рухомого складу залізниць в автоматичному режимі, буде зосереджувати ся в головному банку даних, звідки буде надходити до всіх її користувачів – від главків до окремих їхніх підрозділів, що автоматично ліквідує теперішню розбіжність в показниках роботи окремих господарств та дисциплінує подачу економічної звітності на всіх етапах функціонування та часових термінах діяльності залізниць.12. Для формування моделі процесу управління вантажними перевезеннями визначено її складові – від собівартості перевезень окремих вантажів на дільницях залізниць в різних напрямках і собівартості перевантаження вантажів, перестановки візків та застосування вагонних візків з розсувними колісними парами в місцях переходу з однієї ширини колії на іншу, до багатоваріантних моделей перевезень вантажів і пасажирів в сучасних вагонах. Процес моделювання, як за розробленими алгоритмами і програмами пропуску вантажопотоків на мережі залізниць, так і за новими розробками, включає виконання операцій в пунктах переходу та підходах до них і виконується в реальному масштабі часу з урахуванням особливостей технології роботи залізничних напрямків та стикових станцій.13. Різні за характером та особливістю технології методи удосконалення експлуатаційної діяльності залізниць оцінюються за допомогою розроблених в роботі методик, в яких передбачаються варіанти, які враховують специфіку роботи залізниць. Методичні основи обґрунтування шляхів досягнення високого рівня транспортних послуг мають загальну основу, яка включає цілий комплекс заходів, пов’язаних з прискоренням доставки вантажів, підвищенням якості вантажно-розвантажувальних та інших операцій, виконання яких покращує рівень схоронності вантажів, що перевозяться залізничним транспортом. Для забезпечення конкурентноздатності залізниць на внутрішньому і зовнішньому ринках транспортних послуг враховується дія різних факторів, які потребують переорієнтації їх оцінки в підходах, що регулюють експлуатаційну діяльність залізниць. Одним за найважливіших чинників ефективного функціонування транспорту в конкурентному середовищі, як підтверджує зарубіжна практика, є застосування гнучких методів управління в залежності від попиту та пропозиції на перевезення.14. З метою обґрунтування різних методів удосконалення експлуатаційної роботи в умовах сучасних обсягів перевезень, які змінюються під дією різних факторів, а разом з ними співвідношення між залежними і незалежними витратами, визначено повну собівартість перевезень за розробленою для цього методикою та ефективність автоматизації управління експлуатаційною діяльністю залізниць, досягнення оптимальної швидкості вантажних і пасажирських потягів на окремих напрямках, удосконалення плану формування та проведення інших заходів на основі використання інформації, одержаної з рухомого складу залізниць в автоматичному режимі, які можуть стати вагомим джерелом і методичним посібником для спеціалістів, що вивчають ці питання.15. Як показує аналіз функціонування мережі залізниць України, окремі її дільниці і напрямки з тепловозною тягою пропускають за добу менше одного потяга, що свідчить про вкрай незадовільне використання наявного технічного обладнання та трудових ресурсів залізничного транспорту і, як наслідок, багаторазове збільшення витрат на одиницю перевезень. Вжиті заходи (перехід на роботу в одну зміну, об’єднання станцій з невеликими обсягами роботи тощо) привели до деякого скорочення витрат, але в цілому ця проблема не вирішена. Працівники транспорту мають інформацію і відповідні методики визначення доцільності функціонування малодіючих залізниць, за допомогою яких можна виконати відповідні розрахунки з метою надання матеріалів урядовим установам для вирішення долі залізничних дільниць з незначними обсягами робіт.16. Комплексна оцінка якості експлуатаційної роботи залізниць визначена за допомогою використання маркетингово-логістичних підходів до планування і управління виробничо-господарської діяльності підприємств галузі з виконанням стандартів якості транспортних послуг ринкових умовах. Вирішення питань визначення ефективності з врахуванням зазначених вище підходів в економічній літературі з’являється вперше і може бути використане в техніко-економічних розрахунках щодо обґрунтування різних варіантів удосконалення експлуатаційної діяльності залізниць.17. Отримані результати дослідження ефективності перевезень вантажів у міждержавному сполученні дозволяють розробити заходи з підвищення рівня і якості міжнародних перевезень за рахунок скорочення часу простою вантажних потягів з транзитними вантажами на сортувальних станціях при заміні локомотивів і локомотивних бригад. Ефективність системи інтермодальних перевезень як найбільш ефективного способу перевезень вантажів, що забезпечує їх схоронність та своєчасність доставки користувачеві продукції з найменшою собівартістю перевезень, обґрунтовано на прикладі удосконалення взаємодії окремих видів транспорту. Особливо ефективні перевезення автомобілів з причепами в спеціальних потягах, які курсують на напрямках Дарниця – Козятин – Здолбунів – Ковель – Ізов – Славкув (Польща). Загальну відстань в 1028 км цей потяг долає за 37 годин 7 хвилин, в тому числі в чистому часі руху-26 годин 40 хвилин з середньою маршрутною швидкістю територією України 33,4 км/год., територією Польщі – 21,9 км/год. Порівняно з фактичним проходженням вантажних потягів на цьому напрямку, маршрутна швидкість спеціального контрейлерного потяга в 1,7 разів вища, що свідчить про високу ефективність перевезень ним вантажів разом з автомобілями і причепами. За приведеною методикою визначення економічної ефективності контейнерних і контрейлерних перевезень вантажів можна розрахувати економію експлуатаційних витрат при транспортуванні готової продукції в контейнерах в порівнянні з критими вагонами, а також визначити сфери раціонального застосування контейнерів при різних відстанях перевезень в залежності від прийнятої системи організації та технології обробки вагонів і контейнерів.Здобувач є автором та співавтором більше 100 наукових робіт (монографії, книги, брошури, статі, тези доповідей) загальним обсягом біля 60 друкованих аркушів. |

 |