

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В.Н. КАРАЗІНА**

МОЦНА ІРИНА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК: 656. 635.2.18

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

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

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України.

Науковий керівник - доктор економічних наук, професор
Позднякова Любов Олексіївна,
Українська державна академія залізничного транспорту,
, завідувач кафедри «Економіка залізничного
транспорту»

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Бабич Дмитро Володимирович,
Харківський національний автомобільно-дорожній
університет, завідувач кафедри «Міжнародна
економіка»;

кандидат економічних наук
Гудков Олександр Михайлович,
ДП «Укрзалізниця», Міністерство інфраструктури
України, заступник начальника Головного
пасажирського управління з приміських перевезень.

Захист відбудеться 19 квітня 2013 року о 15 год 00 хв на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.051.05 в Харківському національному університеті ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61002, м. Харків, Мירוносицька, 1, ауд. 2.12.

З дисертацією можна ознайомитися в Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61002, м. Харків, майдан Свободи, 4.

Автореферат розісланий «18» березня 2013 року.

Вчений секретар спеціалізованої вченої ради

В.П. Третяк

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Сучасний стан економіки України характеризується процесами одночасного спаду виробництва й інфляційного підвищення цін. Причини існуючого становлення в економіці мають як економічний, так і неекономічний характер. До основних економічних причин можна віднести: низьку ефективність економічної системи, що склалася в Україні; високий фізичний та моральний знос основних фондів; значне погіршення експортно-імпортних можливостей народного господарства в цілому й окремих галузях народного господарства, у тому числі залізничного транспорту України.

Тому актуальною є проблема підвищення ефективності розвитку й функціонування транспорту – як однієї з кардинальних галузей національної економіки країни. Нині в економічній науці найчастіше має місце недооцінка важливостей таких критеріїв, як потреби суспільства в транспортних послугах і ступінь задоволення ними. Недооцінка ролі транспорту підтверджується тим, що його розвиток протягом тривалого часу стримувався неефективною державною інвестиційною політикою. За останні десятиріччя частка залізничного транспорту в загальному розмірі капітальних вкладень знизилася з 12,3 до 1,6 %. У результаті темпи росту вантажообігу суттєво перевищують темпи будівництва й модернізації залізниць України. Це призвело до зниження ефективності транспортного виробництва.

Вважається, що найважливішим напрямком у підвищенні ефективності економіки на сучасному етапі мають бути: різке збільшення частки інвестицій у інноваційні наукомісткі й високоефективні технології та перебудова інформаційного забезпечення процесу управління. На сучасному етапі оздоровлення економіки проблеми поліпшення якості роботи й росту ефективності виробництва є ключовими, тому зазначене вище підкреслює актуальність роботи.

Ступінь наукової розробки проблеми. Світова практика, а також історія соціально-економічного розвитку України свідчить про появу нового напрямку у справі підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок створення єдиної системи управління парком вантажних вагонів з метою підвищення їх конкурентоспроможності. Основний внесок у розвиток цієї проблеми в науці зробили такі вітчизняні та закордонні вчені, як: Абалкін Л.І., Бакулев Г.Д., Лукінов І.І., Абрамов А.П., Белов І.В., Галобурда В.Г., Толкачева М.М., Царев Р.М., Бабич Д.В., Дейнека О.Г., Дикань В.Л., Данилишин Б.М., Герасимчук М.С., Дорогунцов С.І., Позднякова Л.О., Кулаєв Ю.Ф., Гненний Н.В., Бараш Ю.С., Колесникова Н.М., Макаренко М.В., Гудков О.М., Пашенко Ю.Е. та багато інших.

Проте, не занижуючи внесків більшості вчених щодо зазначених аспектів, слід відмітити, що ця задача ще залишається не достатньо вивченою. Тому має місце об'єктивна необхідність поглиблення теоретичних, методологічних та прикладних досліджень, пов'язаних з проблемами підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. Саме це і обумовило актуальність теми

дисертації і її важливе значення для галузі.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту (УкрДАЗТ). Тема дисертації затверджена вченою радою факультету економіки транспорту УкрДАЗТ. Основні результати дослідження здійснені відповідно до плану науково-дослідних робіт УкрДАЗТ за темами: «Підвищення конкурентноздатності залізниць» (номер державної реєстрації 0401U003230); «Наукове обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту» (номер державної реєстрації 0106U004120).

Госпрозрахункова робота виконана відповідно до «Державної програми соціально-економічного розвитку України на період 2010-2015 рр.», що базується на дослідженнях, пов'язаних з тематикою науково-дослідних і бюджетних робіт кафедри «Економіка залізничного транспорту».

Мета і завдання дослідження полягають в обґрунтуванні теоретичних підходів і концептуальних основ щодо удосконалення управління парком вантажних вагонів з метою підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України.

Мета дослідження обумовила вирішення таких задач:

- виявлення економічної сутності та понятійного апарату «ефективність», «транспортна ефективність», «транспортний та нетранспортний ефекти» у діючій системі управління національним господарством, де природною монополією є залізничний транспорт;
- визначення ролі і місця державного управління економічними процесами, які відбуваються на залізничному транспорті в умовах світового кризового стану, як фактора стабілізації та подальшого розвитку економіки;
- теоретичне обґрунтування сутності функцій управління парком вантажних вагонів (далі ЄСУ ПВВ) залізничного транспорту та розроблення концептуальних основ його стратегічного розвитку;
- аналіз зарубіжних підходів щодо створення ефективної моделі управління залізничним транспортом в цілому і можливості започаткування його залізницями України та державами-учасницями СНД;
- оцінка сучасних тенденцій і перспективи розвитку залізничного транспорту у світі;
- дослідження шляхів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і визначення резервів її забезпечення в умовах створення ЄСУ ПВВ;
- розроблення пропозицій щодо ефективного використання парку вантажних вагонів залізничного транспорту України та держав-учасниць СНД;
- аналіз діючого механізму роботи і підвищення ефективності функціонування парку вантажних вагонів різної форми власності залізниць з метою їх удосконалення;
- проведення комплексного аналізу роботи залізничного транспорту з метою виявлення об'єктивних причин зниження ефективності його роботи;

- наукове обґрунтування впровадження єдиної системи управління парком вантажних вагонів та розроблення пропозицій з удосконалення механізму його використання в умовах жорсткої конкуренції, зниження обсягів перевезень та вирішення комплексу соціально-економічних питань;
- обґрунтування доцільності створення ЄСУ ПБВ для залізничного транспорту України та держав-учасниць СНД, розрахунок ставок плати за використання вагонами різної форми власності та визначення економічної ефективності транспортного і нетранспортного ефекту.

Об'єктом дослідження є процес управління єдиною системою парку вантажних вагонів залізничного транспорту України та держав-учасниць СНД.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних основ з оптимального використання та управління інвентарного, власного та спеціалізованого парків вантажних вагонів залізниць з метою розроблення пропозицій щодо підвищення їх ефективності.

Методи дослідження. Методологічною основою є економічна теорія і наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів за темою дослідження. У процесі дослідження застосовано такі загальнонаукові методи:

- системного підходу та порівняльного економічного аналізу, які було використано з метою узагальнення наукових підходів, що мають місце на залізницях світу та України;
- формалізації та емпіричного дослідження, які було використано при науковому підході щодо об'єднання вагонів різних форм власності;
- логічного моделювання, що було використано стосовно питань вибору ставки плати за використання вагонів інвентарного, власного і спеціалізованого парку;
- експертних оцінок для отримання незалежної експертизи на предмет необхідності проведення структурних змін щодо створення на залізницях України та держав-учасниць СНД ЄСУ ПБВ;
- графічний метод, який було використано в оглядовій, аналітичній та про-позиційній частинах дослідження;
- супровідних змін, багатофакторного прогнозування, програмування - для розроблення моделі розвитку залізничного транспорту України на ближню та дальню перспективи.

Інформаційну базу дослідження склали: Конституція України й інші закони та нормативні акти, статистична база даних Міністерства транспорту і зв'язку України, Міністерства інфраструктури України, Держкомстату України, структурних підприємств залізничного транспорту України, Укрзалізниці, наукові публікації українських і зарубіжних авторів, результати монографічних досліджень на підприємствах Міністерства інфраструктури України і Укрзалізниці.

Наукова новизна отриманих результатів

1. На основі здійснених автором наукових досліджень отримані результати, які можна кваліфікувати як такі, що отримані **вперше**:

Розроблено і запропоновано понятійний апарат:

- «Єдина система управління парком вантажних вагонів», це сучасна стратегічна система, що складає передумови до об'єднання роботи парку вантажних вагонів держав-учасниць СНД та ґрунтується на можливості зосередження і централізованого управління та отримання найбільшої ефективності у результаті тактичних дій;
 - розроблені теоретичні, методичні та практичні основи створення ЄСУ ПВВ залізничного транспорту, сутність якої полягає в необхідності оптимального використання парку вантажних вагонів різної форми власності з метою підвищення ефективності роботи залізниць України та держав-учасниць СНД і отримання транспортного та нетранспортного ефектів;
2. Отримано такі результати, які можна класифікувати як **удосконалені**:
- обґрунтовано концептуальні основи щодо підвищення ефективності розвитку залізничного транспорту України на підставі запропонованої моделі взаємодії конкурентів: залізничних адміністрацій держав-учасниць СНД; власників вантажних вагонів; операторів перевезень; інвентарного парку; спеціалізованого парку з метою підвищення ефективності його використання, отримання прибутковості і стабільного функціонування на ринку транспортних послуг;

- теоретичні, методичні, практичні підходи щодо регулювання ставки плати за використання вантажних вагонів в умовах створення ЄСУ ПВВ, визначення експлуатаційних витрат, доходів та прибутковості.

3. Отримано результати, які можна кваліфікувати як такі, що **одержали подальший розвиток**:

- концепція формування основних напрямків та прогнозування перспективного розвитку залізничного транспорту України та держав-учасниць СНД на основі діючих та запропонованих автором підходів щодо об'єднання і використання парку вантажних вагонів у «Єдиній системі управління парком вантажних вагонів» на новітніх принципах управління.

Особистий внесок дисертанта в одержання наукових результатів.

Положення, висновки та рекомендації, що викладені автором у дисертаційній роботі, розроблені та отримані ним особисто на основі детального вивчення монографічної літератури, робіт вітчизняних та зарубіжних економістів, аналізу та узагальнення статистичних даних. Вони є достовірними та науково обґрунтованими.

Дисертаційна робота має методологічний, теоретичний та прикладний характер. Результати дисертаційного дослідження певною мірою доповнюють наукові знання щодо підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України, які побудовані на підставі стратегії раціонального використання рухомого складу. Розроблено концептуальні підходи щодо прийняття рішень на рівні Укрзалізниці та залізниць з вибору найкращого варіанта використання рухомого складу різної форми власності.

В дисертаційній роботі поглиблені та набули подальшого розвитку теоретичні та науково-методичні положення щодо особливостей функціонування парку вантажних вагонів залізничного транспорту України та

держав-учасниць СНГ.

Положення, що викладені в дисертації, висновки та пропозиції дозволяють застосовувати конкурентну стратегію власникам рухомого складу та підприємствам залізничного транспорту, який має інвентарний парк в умовах сучасної економіки, що сприятиме стабілізації його діяльності, формуванню наукових засад для розроблення подальшої стратегії та закріплення позицій галузі на світовому ринку транспортних послуг.

Практичне значення отриманих результатів. Пропозиції і висновки дисертації за особистою участю автора використані в процесі аналізу проведеного дослідження, розроблення рекомендацій і прогнозів управління розвитком базової галузі залізничного транспорту, виконаних в навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту Міністерства освіти, молоді та спорту України (акт впровадження від 4 квітня 2012р.), «Укрзалізниці» (акт впровадження від 25 квітня 2012р.), Південної залізниці (акт впровадження від 20 березня 2012р.).

Основні наукові положення і висновки дисертації запропоновані для розроблення концепції впровадження ефективної моделі управління парком вантажних вагонів різної форми власності та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту та економіки України.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробленні пропозицій щодо удосконалення організації економіки та управління галуззю та її соціально-економічного розвитку. Рекомендації щодо зваженого підходу до формування соціально-економічної політики у сфері вантажних перевезень залізничним транспортом мають сприяти підвищенню ефективності роботи галузі. Основні наукові положення і висновки дисертації запропоновано для розроблення концепції розвитку галузі з метою прийняття рішення з формування стратегії збалансованого розвитку національного господарства України.

До результатів, які мають практичне значення, належать пропозиції, які стосуються:

- формування адаптованих ставок плати за використання вантажних вагонів на різних територіях мережі залізниць держав-учасниць СНД і прогнозів економічного розвитку;
- визначення напрямків і рівня економічного розвитку національного господарства транспортної галузі за допомогою систематизованого підходу;
- визначення та прогнозування доходів від перевезень, експлуатаційних витрат, собівартості перевезень та їх рентабельності, що є важливим напрямком планування роботи парку вантажних вагонів на європейському транспортному ринку. Зазначене має місце в практичній діяльності при викладанні курсів «Економіка залізничного транспорту», «Планування діяльності залізничного транспорту», «Економіка вагоноремонтного виробництва».

Результати роботи дозволяють: формувати варіанти можливого використання парку вантажних вагонів різної форми власності у єдиній системі управління ПВВ, яка буде відповідати умовам її економічної

стабільності і збалансованості; визначати напрямок і рівень соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України з урахуванням роботи в ЄСУ ПВВ; використовувати запропонований методологічний підхід розрахунку ставок плати за використання парку вантажних вагонів в Україні та у державах СНД; прогнозувати тенденції розвитку залізничного транспорту України на підставі розроблених науково-обґрунтованих рекомендацій щодо раціонального використання парку вантажних вагонів в умовах створення ЄСУ ПВВ.

Відповідність паспорту спеціальності. Дисертаційну роботу присвячено проблемам раціонального управління парком вантажних вагонів залізничного транспорту України на макро- та мікрорівнях стосовно вибору оптимального варіанта щодо подальшого розвитку в сучасних умовах. Запропонована концепція об'єднання парку вантажних вагонів держав-учасниць СНД в єдину систему управління є необхідною умовою для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту та держав-учасниць СНД за рахунок скорочення непродуктивних витрат, підвищення транспортного та нетранспортного ефектів.

Виходячи з вищезазначеного можна вважати, що дисертація Моцної Ірини Володимирівни відповідає спеціальності 08.00.03 – «Економіка та управління національним господарством».

Апробація результатів дисертації. Основні результати та висновки дисертаційного дослідження доповідались та отримали позитивну оцінку: на 67 Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта» (Дніпропетровськ, ДІТ, 2007 р.); III-й Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте» (м. Судак, 2008 р.); Першій науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (м. Сімферополь, 2008 р.); 70, 71, 72, 73, 74 науково-технічних конференціях «Проблеми економіки транспорту» (м. Харків 2008 р., 2009 р., 2010 р., 2011 р., 2012 р.); II-й Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (м. Донецьк, 2011 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми управління підприємством торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку» (м. Харків, 2011 р.).

Публікації результатів дослідження. Основні результати дослідження опубліковано в 18 працях, з яких 8 наукових статей надруковано в наукових фахових виданнях та 10 тез доповідей. Загальний обсяг опублікованих робіт складає 3,15 друк. арк., з яких особисто автору належить 3,01 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, додатків, зі списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 203 сторінки друкованого тексту, у тому числі 3 таблиці, 37 формул, 28 рисунків, 2 додатки, список із 244 використаних джерел на 22 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано головну мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, відображено його наукову новизну і практичне значення, наведено інформацію про публікацію і впровадження результатів дослідження.

У **першому розділі** – «**Теоретичні підходи підвищення ефективності виробництва**» узагальнено теоретичні підходи щодо визначення сутності та класифікації факторів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України. Проблема підвищення ефективності, розвитку й функціонування транспорту – одна з кардинальних в економіці країни.

Проблема підвищення ефективності економічної діяльності підприємств залізничного транспорту потребує визначення вибору напрямку розвитку та уточнення існуючих в економічній теорії визначень понять «ефект» і «ефективність».

Вітчизняними й закордонними вченими та економістами запропоновано ряд концепцій розуміння сутності цих економічних категорій, проте до кінця аспекти цієї складної проблеми не вирішені. Дотепер немає єдиного визначення цього поняття. У зв'язку з цим були систематизовані та удосконалені поняття «ефективність».

Враховуючи особливість транспортного виробництва, було акцентовано увагу на появі нових підходів до оцінки транспортного та позатранспортного ефектів. Удосконалено визначення поняття транспортного ефекту залізниць. А саме, це сукупність ефектів, які виникають при взаємодії транспорту з іншими галузями народного господарства.

Ефективність виробництва значною мірою залежить від раціонального та ощадливого використання усіх наявних ресурсів.

На підставі зробленого огляду підходів у дослідженні встановлено, що діяльність залізниць України у цільових галузевих програмах повинна визначатися новою економічною політикою держави.

Одним з вагомих напрямків у підвищенні ефективності роботи залізничного транспорту є ефективність використання вантажних вагонів. На сучасному етапі розвитку транспортних компаній, крім ВАТ «РЖД», не має можливості розрахувати величину експлуатаційного вантажообігу, який виконується вагонами російського інвентарного парку. У крайньому випадку, використовуючи дорожні відомості, росіяни можуть визначати тарифний вантажообіг, виконаний у результаті перевезення вантажів у вагонах, які належать ВАТ «РЖД».

В той же час практично у всіх транспортних компаніях, що є власниками рухомого складу, є можливість організувати аналітичний облік доходів у необхідному розрізі. При цьому слід відокремлювати доходи від послуг локомотивної тяги та від використання вагонів. На цьому принципі розраховується обґрунтування доцільності використання вантажних вагонів, локомотивів або інших видів основних засобів.

Існує точка зору, що визначення показника ефективності використання вагона інвентарного парку можливо отримати за рахунок сукупних доходів від їхнього використання.

Проаналізована робота рухомого складу залізничного транспорту України та держав-учасниць СНД. Встановлено, що в цілому інвентарний парк вантажних вагонів використовується неефективно. Доведено, що існуюча система потребує докорінної зміни організаційно-технологічного управління.

Дотепер кожна держава використовує свій парк вантажних вагонів самостійно на внутрішньому транспортному ринку. Використання ж на зовнішньому ринку супроводжується значною втратою часу та збільшенням термінів від навантаження до наступного навантаження. Це стало підставою для пошуку нових форм використання інвентарного та власного рухомого складу, вантажних вагонів.

Проаналізована робота інвентарного парку вантажних вагонів в Україні та у державах СНД, де встановлено, що усі власники вантажних вагонів мають однакові недоліки в існуючій системі використання рухомого складу. Встановлено, що у сучасних умовах робочий парк вантажних вагонів знаходиться у власності залізничних адміністрацій держав-учасниць співдружності. Використання ж власних вантажних вагонів на території держав-учасниць співдружності призвело до дефіциту пропускнуєї спроможності шляхів сполучення, вантажних вагонів та локомотивів. Це обумовило збільшення порожнього пробігу вагонів, збільшення витрат на паливо та електроенергію для пробігу поїздів, мастильних матеріалів, усіх видів ремонтів за рахунок перепробігів вагонів, що в сукупності визначило негативні наслідки, а саме значне зростання експлуатаційних витрат, збільшення собівартості та тарифів на перевезення вантажів, тобто небажано вплинуло цілком на транспортну складову і знизило ефективність роботи залізничного транспорту.

Доведено, що за рахунок впровадження сучасних методів та наукової організації управління роботою вантажних вагонів можливо уникнути значної частки негативного впливу окремих факторів. Тому існуюча складна ситуація визначила необхідність розроблення науково-обґрунтованих підходів щодо удосконалення роботи вантажних вагонів, що зроблено у наступному розділі.

Таким чином, в результаті вивчення основних напрямків підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і в цілому народного господарства, аналізу теоретичних підходів щодо визначення ефективності було встановлено, що дотепер залишаються недостатньо вирішеними специфічні питання роботи парку вантажних вагонів. Тому цій науковій проблемі присвячені наступні розділи роботи.

У другому розділі - «Аналіз роботи парку вантажних вагонів різної форми власності» зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Так, однією з важливих проблем, яка існує на залізничному транспорті, є підвищення обсягу перевезень для забезпечення достатньої рентабельності експлуатаційної роботи. Доведено, що до витратних

статей фінансового плану залізниць відносяться, у тому числі, роботи, пов'язані із забезпеченням технічного стану вантажних вагонів.

Запропоновано створення загального парку вантажних вагонів (інвентарного та власного) різних форм власності.

Держави-учасниці співдружності об'єднуються та створюють загальний парк вагонів, який керується та регулюється єдиним диспетчерським центром. Залізничні адміністрації передають вантажні вагони до експлуатації на коліях загального користування в міжнародному сполученні в складі загального парку. Повернення вагонів власникові і є єдиним для застосування працівниками всіх держав, причетних до експлуатації, технічного обслуговування й ремонту вантажних вагонів.

Дана модель технічного обслуговування й ремонту вантажних вагонів пропонується з метою забезпечення стійкої роботи вагонного парку спільного використання, підтримки його технічного стану, підвищення експлуатаційної надійності.

Основне завдання реформування залізничного транспорту є забезпечення потреби економіки держави і її громадян у безперервному транспортному забезпеченні й доставці вантажів за заявками вантажовласників. Саме тут і виникає комплекс проблем. Визначено, що у зв'язку з зростаючим вантажопотоком залізничні адміністрації в дійсності не будуть мати в достатній кількості рухомий склад. Наявний рухомий склад є морально застарілим. Його зношеність досягає 60-70 %. Фінансові ж ресурси галузі не безмежні. Так, сьогодні доводиться шукати нові шляхи вирішення цієї проблеми. Одним з шляхів подолання негативної тенденції є мотив економічної зацікавленості операторських компаній-власниць рухомого складу у придбанні нових вагонів, а надалі й усього рухомого складу. Тому саме зараз необхідно розв'язати науково-практичне завдання - визначення достатньої кількості вагонів, які необхідно придбати операторській компанії для забезпечення наявного й очікуваного обсягу перевезення вантажів.

Встановлено, що за останні 20 років інвентарний парк залізничних адміністрацій скоротився з 86 до 47,8 %. За цей термін часу спостерігається скорочення перевезень вантажів інвентарним парком залізничних адміністрацій, в тому числі і за рахунок впливу світової економічної кризи. Отже, в умовах скорочення інвентарного парку необхідно шукати нові шляхи використання вантажних вагонів усіх форм власності.

У результаті зменшення парку вантажних вагонів ефективність його використання знизилася приблизно на 10–15 %. Актуальність проблеми розроблення пропозицій щодо ефективного використання вантажних вагонів різної форми власності обумовлена роботою у сучасних умовах.

Великий приплив приватного капіталу дозволив розв'язати одне зі значущих завдань реформи залізничного транспорту – відновлення й розширення парку вантажних вагонів (з 817 тис. од. в 2008 р. до 985 тис. за станом на 2009 р.)

Тільки за п'ять останніх років парк рухомого складу незалежних компаній-операторів перевізників і власників вантажних вагонів збільшений

більш ніж на 1
2008 році опер
За допом

вирішуються завдання структурної реформи: залучення інвестицій у розвиток технічних засобів і розвиток конкуренції на транспортному ринку. Доведено, що ефективність експлуатації вагонів операторських компаній значно вище, ніж вагонів державних адміністрацій.

Операторські компанії ведуть роботу з формування об'єктів вагонного господарства, проводять планові види ремонтів вагонів на власних ліцензованих потужностях, беруть на себе функції маркетингу в інтересах перевізника.

У третьому розділі - «Розроблення методичних підходів щодо підвищення ефективності роботи ЄСУ ПБВ» запропоновано створення єдиної системи управління парком вантажних вагонів (ЄСУ ПБВ) з метою раціонального використання рухомого складу, скорочення витрат на перевезення та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. Запропонована система управління парком вантажних вагонів з економічної точки зору дозволяє: прискорити обіг вантажного вагона в умовах його дефіциту; скоротити порожні пробіги вантажних вагонів; раціональніше використовувати спеціалізовані вантажні вагони; поліпшити дефіцит пропускної спроможності; скоротити витрати на перевезення; підвищити транспортний та нетранспортний ефекти.

Робота рухомого складу в умовах ЄСУ ПБВ дозволить значно прискорити оборот вагона за рахунок раціонального використання скорочення часу простою його на станціях. У результаті економії вагоно-годин визначається непродуктивна робота вагонів на станціях, де очікується навантаження та пошук клієнтів.

У результаті систематизації методичних підходів щодо створення та експлуатації ЄСУ ПБВ було розроблено алгоритм її впровадження. На його підставі визначено складові транспортної ефективності (рис. 1), та як наслідок нетранспортного ефекту. Оптимальне використання вагонного парку на станціях при створенні ЄСУ ПБВ дозволить знизити експлуатаційні витрати. Залежно від типу маневрового локомотива й умов роботи ставка плати за 1 годину роботи маневрового локомотива коливається в різних межах.

Рис. 1. Складові транспортної ефективності

Впровадження ЄСУ ПБВ і організаційних заходів, які з нею пов'язані, спрямоване на скорочення експлуатаційних витрат, ефективне використання основних фондів і основних засобів, зниження поточних і одноразових витрат, збільшення обсягу перевізної роботи.

Створення ефективної системи забезпечить економію залежних і незалежних від обсягів роботи експлуатаційних витрат.

Зроблено обґрунтування заходів, спрямованих на об'єднання інвентарного й власного рухомого складу, та доведено отримання економії

транспортний прибуток та прибуток окремо обраної залізничної адміністрації та власника вантажних вагонів.

У розділі четвертому - «Ефективність взаємодії залізничних адміністрацій та власників вантажних вагонів», зазначається, що створення єдиної системи управління парком вантажних вагонів передбачає різні схеми взаємодії залізничних адміністрацій і операторів колій у загальній мережі залізниць держав-учасниць співдружності СНД. Математичне моделювання з використанням сучасних методів дозволяє обрати оптимальний варіант за такими критеріями: коефіцієнт імовірності детермінації, якості, точності відносної та абсолютної помилок, нижньої, середньої та верхньої границь прогнозу. Розглядається 1 варіант взаємодії: ЗА й ОК в умовах створення ЄСУ ПВВ на мережі залізниць наведена на рис. 2.

ЗА надає консалтингові послуги користувачам залізничних послуг (клієнтам, вантажовласникам) з пошуку ефективного перевізника. Але фактично з користувачів залізничних послуг (клієнтів, вантажовласників) додається оплата за оренду вагонів, або плата за користування вагонів ЄСУ ПВВ. Це може привести до підвищення транспортної складової для користувачів залізничних послуг (клієнтів, вантажовласників) на суму орендної плати (або плати за користування вагонами ОК, або інших власників вагонів).

Ефективність ЄСУ ПВВ полягає в оптимізації процесів: навантаження, розвантаження, простою, перевезення у вагонах, залізничних послуг вагонів інвентарного парку ЗА та парку приватних (власних) вагонів підприємств України.

Тобто цей варіант передбачає зниження ефективності роботи парку вантажних вагонів та залізничних перевезень у цілому.

Тому розглянуто та обґрунтовано впровадження другого варіанта (рис. 3), який, на відміну від описаного вище, передбачає управління загальним парком вантажних вагонів (інвентарним та приватним) – ЄСУ ПВВ.

Рис. 2. Схема взаємодії ЗА й ОК в умовах створення ЄСУ ПВВ на мережі залізниць (1 варіант)

ЄСУ ПБВ – це об'єкт, на який надходять заявки від користувачів залізничних послуг (клієнтів, вантажовласників) про подачу порожніх вагонів під навантаження, а також інформація про наявність порожніх вагонів як інвентарного парку ЗА, так і інших власників (у т.ч. ОК).

Центральний диспетчерський центр залізничних адміністрацій надає консалтингові послуги користувачам (клієнтам, вантажовласникам) як інформацію про наявність порожніх вагонів.

Другий варіант взаємодії ЗА й ОК існує на підставі агентських угод, що укладаються із власниками рухомого складу та ЄСУ ПБВ. Перевезення вантажів у вагонному парку ЄСУ ПБВ здійснюються на підставі договірних умов.

Виконано науково-економічне обґрунтування доцільності експлуатації рухомого складу державної монополії залізничного транспорту, ВАТ «РЗ» операторів перевізників. Встановлено, що оператори - перевізники впродовж поточного року мають нерівномірні перевезення, тобто певну кількість місяців їх власні вагони не беруть участь у перевізному процесі.

Вантажні вагони не використовуються, тому запропонований варіант передбачає те, що власники рухомого складу передають робочий парк в експлуатацію своєму конкурентові, який раціонально управляє та використовує вантажні вагони на перевезенні по мережі залізниць держав-учасниць співдружності СНД та відшкодовує доходи від експлуатації.

ЄСУ ПБВ, що одержала рухомий склад, експлуатує його й забезпечує стабільні доходи власникові вагонів.

Рис. 3. Схема ЗА й ОК в умовах створення ЄСУ ПБВ на мережі залізниць (варіант 2)

Таким чином, обидва конкуренти одержують взаємну вигоду й не перешкоджають один одному.

Розроблене науково-економічне обґрунтування й виконані розрахунки дозволяють зробити висновок про доцільність такої взаємодії двох конкурентів.

Якщо власники вагонів у зимові або літні місяці не здійснюють перевізний процес у зв'язку з відсутністю попиту, то його втрата або зменшення ефективності виробництва можуть бути виражені величиною недоотриманих доходів. Розрахунок був виконаний в еквівалентах: української гривні, швейцарського франка і американського долара.

У цілому власники вагонів, які вважатимуть за потрібне залишити рухомий склад у себе, одержать доходів на суму 22,03 млн грн. Якщо власники вагонів передають свої вагони ЄСУ ПБВ, то впродовж року вони одержать доходи від ЄСУ ПБВ в сумі 33,054 млн грн.

Таким чином, сума недоотриманих доходів власника вагонів складе 11, 015 млн грн.

Таким чином, зроблено наукове обґрунтування реальної транспортної конкуренції для досягнення економічного ефекту, коли конкуренти співпрацюють на взаємовигідних умовах, використовують вантажні вагони різної форми власності та отримують максимально можливі доходи, високу рентабельність та значний прибуток.

ВИСНОВКИ

1. Вивчено, систематизовано та узагальнено теоретичні підходи щодо підвищення ефективності роботи залізниць світу, які суттєво доповнюють теорію наукових положень галузевої економіки.

2. Удосконалено понятійний апарат «транспортна ефективність» та «нетранспортна ефективність», який здатний оперативно пристосовуватися до нових структурних перетворень роботи парку вантажних вагонів у нових умовах господарювання.

3. Вивчено чинники, які впливають на підвищення ефективності транспортного виробництва. Виявлено переваги та недоліки при вивченні зарубіжних підходів, які вже здійснили процедуру об'єднання робочого парку вагонів.

4. Доведено, що проведення структурних змін є необхідною умовою при здійсненні роботи у конкуруючому середовищі залізничного транспорту України.

5. Зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту України за тривалий період часу та виявлено основні тенденції об'єктивного та суб'єктивного характеру, які негативно впливають на розвиток галузі у цілому. Доцільним є зниження монополізації ринку залізничних перевезень; підвищення ролі конкуренції; відсутність гнучкої системи регулювання тарифів; незадовільна інвестиційна привабливість; недостатня фінансова прозорість; низька продуктивність праці та рухомого складу у порівнянні з залізницями світу; значний знос активної частини основних виробничих фондів; недостатньо ефективна система управління і контролю державної політики. Все це обумовило доцільність розроблення теоретичних підходів до створення ефективної системи управління парком вантажних вагонів різної форми власності.

6. Розроблено ринковий механізм створення ЄСУ ПВВ і основні положення та заходи трансформації галузі та принципи, за якими це буде здійснено. Виділено основні види діяльності державних та приватних компаній.

7. Побудовано моделі зовнішнього та внутрішнього транспортного ринку використання парку вантажних вагонів у сучасних умовах і при створенні ЄСУ ПВВ. Визначено господарські взаємовідносини з державами, які здійснюються на договірних умовах. Окреслено функції державного регулювання національного господарства України.

8. Розроблено пропозиції, які спрямовані на скорочення витрат після впровадження рекомендацій відносно використання вантажних вагонів різної форми власності, спеціалізованих та інвентарного парку залізничних адміністрацій.

9. Зроблено розрахунки ефекту від запропонованих рекомендацій з використанням сучасного математичного апарату. Значне скорочення витрат буде відбуватися за рахунок зниження та повної ліквідації порожнього пробігу вагонів, зниження штрафних санкцій за перепростій вантажних вагонів на під'їзних коліях держав-учасниць СНД та залізничного транспорту України.

10. Зроблено розрахунки доходів від запропонованих пропозицій з використанням сучасного математичного апарату за різними варіантами: використання парку вантажних вагонів: власниками; залізничними адміністраціями; при створенні ЄСУ ПБВ. Значне скорочення експлуатаційних витрат буде досягнуто при третьому варіанті - значна економія паливно-енергетичних ресурсів, підвищення доходів від перевезень, зниження собівартості перевезень і транспортної складової у ціні народногосподарської продукції, раціональне використання рухомого складу, скорочення непродуктивних витрат. Все це забезпечить підвищення ефективності роботи залізниць держав-учасниць СНД та України.

11. Таким чином, у роботі поставлено та вирішено основне науково-практичне завдання щодо підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок створення та функціонування єдиної системи управління парком вантажних вагонів з метою отримання статусу конкурентоспроможності залізничного транспорту та подальшого розвитку галузі на основі впровадження світових тенденцій щодо об'єднання та раціонального використання ресурсної бази.

ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Моцна І.В. Шляхи підвищення інвестиційної привабливості залізниць України [Текст] / Л.О. Позднякова, І.В. Моцна // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник наукових праць). – Випуск 22, 2008. – С. 74-75.

2. Моцна І.В. Розробка стратегії управління пасажирським транспортом України [Текст] / Л.О. Позднякова, І.В. Моцна // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2008 – К., 2008. - С.141-142.

3. Моцна І.В. Шляхи підвищення ефективності на підприємствах залізничного транспорту України [Текст] / І.В. Моцна // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління» - Київ: ДЕУТ, 2009. <http://ekuzt2009.detut.edu.ua/-pdvishhennya-soczalno-economchno-efektivnost-zalznichnogo-transportu>.

4. Моцна І.В. Шляхи підвищення ефективності залізничного транспорту [Текст] / І.В. Моцна // Вісник ХГНУ – Випуск 767, 2010 – С. 118-122.

5. Моцна І.В. Удосконалення економічної ефективності на підприємствах залізничного транспорту [Текст] / І.В. Моцна // Проблеми економіки

транспорту (збірник науково-практичних статей). - Д.: ДНУЗТ, 2010. - С. 85 - 86.

6. Моцна І.В. Підвищення ефективності залізничного транспорту України [Текст] / І.В. Моцна // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (збірник науково-практичних статей). – ЭКУЖТ 2010 – Д.: ДНУЖТ, 2010. - С. 77-79.

7. Моцна І.В. Зарубіжний досвід проведення реформування залізничного транспорту [Текст] / І.В. Моцна // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – Випуск 34, 2011. - С. 51 -52.

8. Моцная И.В. Разработка экономической модели использования парка грузовых вагонов различной формы собственности [Текст] / Л.А. Позднякова, И.В. Моцная // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (сборник научных трудов). К.: ГЭТУТ, 2011. – С. 118-120.

Тези доповідей на конференціях:

9. Моцна І.В. Моделирование социально-экономических процессов при проведении реструктуризации железнодорожного транспорта Украины [Текст] / В.В. Котик, В.О. Котик, Моцна І.В. // Проблемы экономики транспорта: тезисы докладов 67-й Международной научно-практической конференции. – Д.: ДПТ, 2007. – С. 331-332.

10. Моцна І.В. Концепція формування основних напрямків та прогнозування перспективного розвитку залізничного транспорту України [Текст] / І.В. Моцна // Проблемы экономики транспорта: Тези доповідей 70 наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2008. – С. 18.

11. Моцна І.В. Доцільність створення логістичних ланцюгів пасажирських перевезень [Текст] / Моцна І.В. // Матеріали Першої науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Сімферополь, 08-09 жовтня 2008 р.). – К., 2008. - С. 59-61.

12. Моцна І.В. Шляхи підвищення ефективності робочого парку вагонів залізничного транспорту України [Текст] / І.В. Моцна // Збірник матеріалів 71 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 22-24 квітня 2009 р. – С. 23.

13. Моцна І.В. Теоретичні та методологічні підходи щодо створення ефективної системи управління та понятійного апарату [Текст] / І.В. Моцна // Збірник матеріалів 72-ї міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 21-23 квітня 2010 р. – С. 37.

14. Моцна І.В. Концептуальні основи щодо підвищення ефективності розвитку залізничного транспорту України на підставі запропонованої моделі взаємодії конкурентів. [Текст] / І.В. Моцна // Збірник матеріалів 73-ї Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 12-13 квітня 2011 р. – С. 29.

15. Моцна І.В. Методические подходы к внедрению ЄСУ ПБВ [Текст] / І.В. Моцна // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Донецьк, 20-22 вересня 2011р.). – К., 2011. - С.87-88.
16. Моцна І.В. Значення інвестиційної складової у ресторанному бізнесі [Текст] / В.В. Котик, І.В. Моцна, Г.Г. Лакуста // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми управління підприємствами торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку» (Харків, 19 жовтня 2011 р). - С. 60-61.
17. Моцна І.В. Методичні підходи щодо регулювання ставки плати за використання вантажних вагонів в умовах створення ЄСУ ПБВ [Текст] / І.В. Моцна // Збірник матеріалів 74-ї міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 24-25 квітня 2012 р. – С. 25.
18. Моцная И.В. Анализ эффективности производства от уровня применения ручного и малоквалифицированного труда [Текст] / И.В. Моцная // Матеріали II-ї Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Харків, 18-20 вересня 2012 р.). – К., 2012. - С.109- 111.

АНОТАЦІЯ

Моцна І.В. «Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України». - На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. – Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, МОНмолодьспорту України, Харків, 2013.

Проблема підвищення ефективності, розвитку і функціонування транспорту - одна з кардинальних в економіці країни. Тому важливим напрямком у підвищенні ефективності економіки на сучасному етапі має бути: різке збільшення частки інвестицій в нові наукомісткі та високоефективні технології, перебудова інформаційного забезпечення процесу управління.

При роботі в сучасних умовах додаткове отримання доходів припускає оптимальну роботу виробничого парку вагонів. Підвищення ефективності роботи дозволяє знизити витрати і збільшити прибуток за рахунок розширення транспортних послуг та застосування сучасних транспортних технологій, а також удосконалення інформаційного забезпечення.

Вивчено чинники, які впливають на підвищення ефективності транспортного виробництва. Виявлено переваги та недоліки при вивченні зарубіжних підходів, щодо об'єднання робочого парку вагонів.

Проаналізовано роботу рухомого складу залізничного транспорту України та країн - держав СНД. Встановлено, що в цілому інвентарний парк вантажних вагонів використовується неефективно. Доведено, що існуюча

система вимагає докорінної зміни організаційно-технологічного управління.

Зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту України за тривалий період часу та виявлено основні тенденції об'єктивного та суб'єктивного характеру, які негативно впливають на розвиток галузі у цілому. Доцільним є зниження монополізації ринку залізничних перевезень; підвищення ролі конкуренції; наявність гнучкої системи регулювання тарифів; інвестиційна привабливість; фінансова прозорість; підвищення продуктивності праці та рухомого складу у порівнянні з залізницями світу; оновлення активної частини основних виробничих фондів; ефективна система управління і контролю державної політики. Все це обумовило доцільність розроблення теоретичних підходів до створення ефективної системи управління парком вантажних вагонів різної форми власності.

Запропоновано створення єдиної системи управління парком вантажних вагонів (ЄСУ ПВВ) з метою раціонального використання рухомого складу, скорочення витрат на перевезення і підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. ЄСУ ПВВ, що отримала рухомий склад, експлуатує його і забезпечує стабільні доходи власнику вагонів, спрощуючи конкурентне навантаження. При цьому обидва конкуренти отримують реальну вигоду і не перешкоджають один одному.

Ключові слова: ефективність, залізничний транспорт, єдина система управління парком вантажних вагонів, ставка плати за користування вагонами, форма власності, конкурентоспроможність, інвестиції, інформаційні технології, доходи, прибуток, рентабельність.

АННОТАЦІЯ

Мощная И.В. «Пути повышения эффективности работы железнодорожного транспорта Украины». - На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. – Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина, МОНмолодспорта Украины, Харьков, 2013.

Проблема повышения эффективности, развития и функционирования транспорта - одна из кардинальных в экономике страны. Поэтому важным направлением в повышении эффективности экономики на современном этапе должны быть: резкое увеличение доли инвестиций в новые наукоемкие и высокоэффективные технологии, перестройка информационного обеспечения процесса управления.

При работе в современных условиях дополнительное получение доходов предполагает работу производственного парка вагонов. Повышение эффективности работы позволяет снизить расходы и увеличить прибыль за счет расширения транспортных услуг и применения современных транспортных технологий, а также совершенствования информационного обеспечения.

Изучены факторы, которые влияют на повышение эффективности транспортного производства. Обнаружены преимущества и недостатки при изучении зарубежных подходов, относительно объединения рабочего парка вагонов.

Проанализирована работа подвижного состава железнодорожного транспорта Украины и стран - государств СНГ. Установлено, что в целом инвентарный парк грузовых вагонов используется неэффективно. Доказано, что существующая система требует коренного изменения организационно-технологического управления.

Сделан комплексный анализ функционирования железнодорожного транспорта Украины за длительный период времени и обнаружены основные тенденции объективного и субъективного характера, которые негативно влияют на развитие отрасли в целом. Целесообразным является снижение монополизации рынка железнодорожных перевозок; повышение роли конкуренции; наличие гибкой системы регуляции тарифов; инвестиционная привлекательность; финансовая прозрачность; повышение производительности труда и подвижного состава в сравнении с железными дорогами мира; обновление активной части основных производственных фондов; эффективная система управления и контроля государственной политики. Все это обусловило целесообразность разработки теоретических подходов к созданию эффективной системы управления парком грузовых вагонов разной формы собственности.

Предложено создание единой системы управления парком грузовых вагонов (ЕСУ ПГВ) с целью рационального использования подвижного состава, сокращения расходов на перевозку и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта. ЕСУ ПГВ, получившая подвижной состав, эксплуатирует его и обеспечивает стабильные доходы владельцу вагонов, упрощая конкурентную нагрузку, оба конкурента получают взаимную выгоду и не препятствуют друг другу.

Ключевые слова: эффективность, железнодорожный транспорт, единая система управления парком грузовых вагонов, ставка платы за пользование вагонами, форма собственности, конкурентоспособность, инвестиции, информационные технологии, доходы, прибыль, рентабельность.

ANNOTATION

Motsnaya I.V. «Ways of efficiency improvement of railway transport of Ukraine». – Manuscript.

Thesis for a candidate degree in Economics, speciality 08.00.03- Economics and National Economy Management. – V.N. Karazin Kharkiv National University, Ministry Education and Science, Youth and Sports of Ukraine, Kharkiv, 2013.

The problem of efficiency improvement, developing and functioning of transport is one of the cardinal problems in the national economy. That's why the important direction in efficiency improvement of economy at the present stage must be jump in share of investment into high technologies, reorganization of information system management.

In modern conditions extra revenue assumes the functioning of industrial fleet of cars. The work efficiency improvement provides the cost reduction and increases benefits due to transport service expansion and improvement of dataware.

The rolling stock of railway transport of Ukraine and CIS functioning has been analyzed. It has been determined that on the whole the inventory rolling stock is not used efficiently. It has been proved that the current system needs to be radically changed in technological-organizational management.

It has been suggested to create shared network of fleet of cars management in order to rational operation of rolling stock, cost reduction for transporting and efficiency improvement of railway transport. The Shared network of fleet of cars management, that has rolling stock, operates it and provides stable incomes for the car fleet owner by simplifying competitive loading. Both competitors get mutual profit and do not interfering each other.

Key words: efficiency, railway transport, shared network of fleet of cars management, wage for cars operating, form of ownership, competitiveness, investments, dataware, income, revenue, profitability.

МОЦНА ІРИНА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК: 656. 635.2.18

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора
Відповідальний за випуск д.е.н., проф. Позднякова Л.О.

Підписано до друку ____ ____ ____ р. Формат паперу 60*84 1/16.
Папір для розмножувальних апаратів.
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,25.
Замовлення № ____ Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, м. Харків - 50, пл. Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків - 50, пл. Фейєрбаха, 7