

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Гринчишин Христина Богданівна**

УДК: 338.512:330.341.1

**ШЛЯХИ ЗНИЖЕННЯ СОБІВАРТОСТІ  
ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ  
ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

**Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)**

**АВТОРЕФЕРАТ**

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

Харків - 2009

Дисертацією є рукопис

Роботу виконано в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку України

**Науковий керівник** - доктор економічних наук, професор  
**Позднякова Любов Олексіївна**,  
Українська державна академія залізничного транспорту,  
завідуюча кафедрою економіки залізничного транспорту

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, старший науковий співробітник  
**Пащенко Юрій Євгенович**,  
Рада по вивченню продуктивних сил України,  
Національна академія наук України, завідувач відділом проблем розвитку транспорту та зв'язку;

кандидат економічних наук, доцент  
**Гненний Олег Миколайович**,  
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. В.А. Лазаряна,  
доцент кафедри економіки та менеджменту

Захист відбудеться 29 травня 2009 року о 15 год 30 хв. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 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. 2.213.

Автореферат розісланий “ ” квітня 2009 року.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕМИ

**Актуальність теми дослідження.** У сучасній світовій економіці все частіше постає питання вичерпності ресурсів – води, газу, нафти, корисних копалин. Це призводить до постійного підвищення цін і все більшого поширення наукового пошуку скорочення витрат. В умовах становлення економіки України зниження витрат є особливо актуальним.

Залізничний транспорт є важливою складовою економіки нашої країни. Одним із основних завдань науково-технічного прогресу на залізничному транспорті є економія всіх видів ресурсів. Його вирішення безпосередньо пов'язане із розробкою та реалізацією в галузі програм ресурсозбереження, які виділяються серед інших інноваційних програм своєю господарською значимістю.

В умовах реструктуризації залізничного транспорту і переходу до нових економічних відносин виникає завдання дослідження найбільш ефективних напрямків зменшення виробничих витрат. Останні складаються з поточних витрат, необхідних для виконання виробничого процесу. Вони класифікуються залежно від потреб відповідних господарств галузі.

Питаннями зниження собівартості в різний час займалися такі вчені: Абрамов А.П., Аксьонов О.М., Блюх І.С., Бойко Г.А., Вовк А.А., Гненний М.В., Гненний О.М., Житеньов Ю.А., Лавров А.В., Макаренко М.В., Мелешко М.В., Михальцев Є.В., Мішарін А.С., Мукмінова Т.О., Орлов В.М., Панков Ю.Н., Пащенко Ю.Є., Повороженко В.В., Позднякова Л.О., Раабен Є.В., Салов В.В., Сєверова М.О., Сергієнко М.І., Силаєв Н.І., Собко П.І., Фролов О.М., Чудов А.С., Чупров О.І., Шинкаренко В.Г., Шульга А.М.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт на кафедрах «Економіка залізничного транспорту», за темою «Науково-економічне обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту України» (2007-2008 рр.), номер державної реєстрації 0106U004120 № 34/3-06Б.У зазначених науково-дослідних роботах обґрунтовано доцільність державного регулювання щодо питань підвищення ефективності роботи промислових підприємств залізничного транспорту. Отримані результати вирішені особисто автором.

**Мета** дисертаційної роботи полягає в розробці методологічних основ зниження собівартості продукції промислового підприємства за рахунок впровадження інноваційної діяльності.

Для досягнення поставленої мети дослідження **було поставлено та вирішено такі задачі:**

проаналізувати існуючі підходи до оцінки шляхів зниження

собівартості промислового підприємства залізничного транспорту;  
визначити фактори, що впливають на собівартість і вибір інноваційної стратегії підприємства;

проаналізувати та узагальнити вітчизняний та зарубіжний досвід зниження собівартості у цілому та промислового підприємства;

проаналізувати роботу промислового підприємства залізничного транспорту з метою виявлення недоліків;

обґрунтувати доцільність розробки інноваційної стратегії та стратегії низьких витрат;

розробити алгоритм нової інноваційної моделі, яка забезпечить зниження собівартості;

розробити стратегію низьких витрат промислового підприємства.

**Об'єктом дослідження** є процеси вибору ресурсозберігаючої стратегії, спрямовані на зниження собівартості продукції промислового підприємства залізничного транспорту.

**Предметом дослідження** є виробничі витрати промислового підприємства.

**Методи дослідження.** Методологічною основою є економічна теорія і наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів з теми дослідження. У процесі дослідження застосовані методи моделювання – використані при обґрунтуванні нової інноваційної моделі, порівняльного економічного аналізу – при виконанні комплексного аналізу основних показників роботи промислового підприємства, супровідних змін – використано при обґрунтуванні методологічного підходу щодо зниження собівартості, формалізації та системного підходу – використано для розробки моделі нового промислового підприємства та стратегії низьких витрат, багатофакторного прогнозування – використано для визначення основних показників роботи на ближню та дальню перспективу, логічного моделювання – використано при моделюванні інноваційних підходів реінжинірингу, програмування та графічний методи – використано при аналізі роботи підприємства.

**Інформаційну базу дослідження склали:** Конституція України й інші закони, статистична база даних Міністерства транспорту і зв'язку України, Міністерства промислової політики і з питань Європейської інтеграції України, Держкомстату України, Укрзалізниці та залізниць України, наукові публікації українських і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців галузі.

**Наукова новизна дисертаційної роботи полягає в тому, що:**  
*вперше:*

- розроблено теоретичні основи ресурсозберігаючої стратегії зниження собівартості продукції промислового підприємства;

**удосконалено:**

- модель економії виробничих витрат на відміну від існуючих стратегій ресурсозбереження конкретизовано деталізація центрів відповідальності;
- образ майбутнього транспортно-промислового виробництва, на відміну від існуючого, запропоновані показники, за якими можна оцінити стан підприємства та розроблено понятійний апарат реалізації ресурсозберігаючого проекту;

**одержали подальший розвиток:**

- схема розробки діяльності нової системи ПП залізничного транспорту, на відміну від існуючого запропоновано впровадження елементів реінжинірингу, та модель інноваційного процесу з використанням прямого та зворотного інжинірингу.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в розробці пропозицій щодо удосконалення ресурсозберігаючої стратегії управління виробничими витратами. Рекомендації щодо зваженого підходу та формування моделі нового промислового підприємства будуть сприяти підвищенню його ефективності. Основні наукові положення і висновки дисертації запропоновані для розроблення стратегії низьких витрат при використанні елементів інжинірингу та реінжинірингу.

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

- визначення напрямків і рівня економічного розвитку промислового підприємства за допомогою показників, що характеризують ресурсозбереження;
- визначення та прогнозування можливостей економічного та соціального розвитку - один з напрямків економіки та управління промислового підприємства залізничного транспорту;
- планування, що може бути покладено в основу курсу з економіки залізничного транспорту.

Акти впровадження.

Практичні рекомендації щодо зниження собівартості впроваджені на підприємствах і підрозділах залізничного транспорту: ВАТ “Київський ЕВРЗ”, Акт впровадження основних положень і результатів кандидатської дисертації з річним економічним ефектом 100000 грн; вагонне депо “Клепарів” ДТГО “Львівська залізниця”, Акт впровадження основних положень і результатів кандидатської дисертації з річним економічним ефектом 35000 грн; ЛТЗТ, Акт впровадження основних положень і результатів кандидатської дисертації, які втілені при викладанні дисциплін “Економіка підприємств”, “Економічний аналіз”.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення дисертації

доповідалися на міжнародних, всеукраїнських, наукових, науково-практичних і науково-технічних конференціях і семінарах у 2005-2008 роках, основні з них: 66-а міжнародна науково-технічна конференція кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2004р.), 67-а міжнародна науково-технічна конференція кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2005р.), Научно-практическая конференция “Михаил Туган-Барановский и современная экономическая наука” (Харків, 2005р.), 68-а міжнародна науково-технічна конференція кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2006р.), V Міжнародна наукова конференція “Проблеми економіки транспорту” (Дніпропетровськ, 2006р.), 69-а міжнародна науково-технічна конференція кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2007), «Социально-экономическое значение функционирования промышленного предприятия железнодорожного транспорта» (Дніпропетровськ, 2007р.); «Впровадження інноваційних технологій щодо промислових підприємств» (Львів, 2007р.); «Підвищення ефективності функціонування рухомого складу залізничного транспорту» (Сімферополь-Київ, 2008р.), 70-а міжнародна науково-технічна конференція кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2008р.).

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є її науковими розробками.

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи і практичні рекомендації щодо науково-методичних основ стратегії низьких витрат, які забезпечують зниження собівартості промислового підприємства та як наслідок підвищення його конкурентноздатності.

У наукових роботах, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора полягає в наступному: у статті [1] розроблено підґрунтя щодо доцільності підготовки кваліфікованих кадрів в Україні на ближчу та подальшу перспективи; у статті [2] теоретично обґрунтовано доцільність зміни форми власності збиткових підприємств; у статті [3] розроблено модель підготовки кваліфікованих кадрів в Україні та на ВАТ на ближчу та подальшу перспективи; у статті [6] розроблено стратегію ресурсозбереження, реалізація якої дозволяє значно знизити собівартість перевезень; у тезах [8] вивчено зарубіжний досвід та обґрунтовано доцільність управління підприємствами різної форми власності в результаті негативного фінансового результату.

**Публікації результатів дослідження.** Основні ідеї і результати

досліджень представлені в 11 опублікованих роботах, у тому числі у 6 наукових фахових виданнях 3,05 друк. арк.. Загальний обсяг публікацій 3,95 друк. арк., належить автору 3,17 друк. арк.

**Структура й обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 222 сторінки друкованого тексту, у тому числі 19 таблиць, 33 рисунка, 2 додатки на 4 сторінках, списку використаних джерел літератури з 204 найменувань.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету і завдання, об'єкт і предмет дослідження, відображено наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, викладено відомості про апробацію результатів дисертації, а також структуру та обсяг роботи.

У першому розділі “Теоретичні та методологічні підходи до проблеми зниження собівартості виробничих витрат” розглядається стратегія управління витратами та теоретичні і методологічні підходи, які існують у світі та в Україні. Теоретично обґрунтовано системний підхід до розв’язання проблеми зниження витрат, який передбачає п’ять основних етапів: ієрархічний, врахування складності, багатоаспектність, обмеженість ресурсів, варіантність використання і заміни ресурсів різних видів одним, який пом’якшує цінову політику, які забезпечують виконання системного аналізу та впровадження у роботу обраного підприємства. На першому етапі визначається конкретна мета, проблеми та чинники, що сприяють їх появі чи існуванню, з’ясовується сутність кожної проблеми, визначено її особливості, характер функціонування та стан підприємства. Другий етап забезпечує структурний аналіз стану підприємства і розробку концепції його подальшого розвитку. За результатами розробляються заходи щодо поліпшення організаційної структури управління, економічних і правових умов функціонування підприємства. Третій етап забезпечує функціональний аналіз, який спрямовано на виявлення функціональних та кореляційних зв’язків між цехами підприємства, між внутрішніми і зовнішніми чинниками, що забезпечують відповідний стан підприємства. Четвертий етап синтезує результати системного аналізу стану підприємства. При цьому поєднуються результати проведення організаційного та функціонального аналізу, та результати виходу на поставлені цілі, обирається оптимальний варіант, оцінюються фінансові, правові, економічні, технічні, інтелектуальні, інформаційні можливості досягнення цілі, визначаються терміни виходу на параметри такого стану.

Поширено та узагальнено методологічні основи щодо використання ресурсозберігаючих технологій як стратегії зниження витрат. Проаналізовано у хронологічному порядку праці вітчизняних та зарубіжних вчених, які спрямовані на вирішення основної програми ресурсозбереження та проектів, що не потребують великих витрат, але дають великий економічний ефект при мінімальному терміні окупності. Вивчено організаційну структуру управління програмами ресурсозбереження Росії.

Доказано доцільність впровадження ресурсозберігаючих технологій, які пов'язані зі світовою кризою та падінням обсягу перевезень на залізницях України і, як наслідок, - падіння обсягів ремонту на промисловому підприємстві. Тому підвищення вимог щодо зниження витрат, обмеження їх впливу на собівартість виробництва зумовлені постійним ростом витрат на споживчі ресурси та зростаючою інфляцією. Пріоритетними завданнями ресурсозбереження є удосконалення нормування витрат, розробка сучасних прогресивних технологій та ремонтного виробництва із врахуванням кращих світових досягнень, кардинальне покращення системи управління та планування показників діяльності підприємства на нормативній основі. На підставі проведеного дослідження встановлено, що протягом останніх 50-70 років витрати на ремонт і технічне обслуговування електровозів та тепловозів за весь термін служби у 12-14 разів перевищували початкову вартість. Тому поставлено завдання щодо зниження витрат на ремонт, обумовило необхідність розробки методів оптимізації ремонтних циклів, технічного діагностування, подовження ресурсу лімітуючих вузлів електричного та механічного обладнання. Значне місце у вирішенні ресурсозбереження займає питання раціонального використання трудових та матеріальних ресурсів. У роботі на підставі вивчення зарубіжного досвіду, науково обґрунтовано доцільність впровадження ресурсозберігаючих технологій та зменшення частки витрат на оплату праці у загальних витратах. Важливим напрямком скорочення загальних виробничих витрат є розширення спеціалізації та кооперування. Тому що на спеціалізованих підприємствах з масово-поточним виробництвом собівартість значно нижча, ніж на підприємствах, що виробляють продукцію у невеликих кількостях. Тобто так, як на базі підприємства, що розглядається. Тому необхідний розвиток спеціалізації, який потребує встановлення найбільш раціональних кооперативних зв'язків між підприємствами. З теоретичної точки зору розглянуто проблеми зниження собівартості за рахунок раціонального використання паливно-енергетичних ресурсів та їх вирішення на народногосподарському рівні, галузі та окремо обраного підприємства. Доведено необхідність створення



організаційної структури управління програмами ресурсозбереження, яку мають сусідні держави. Встановлено, що мінімізація енергетичних витрат у собівартості залежить у цілому від обсягу перевезень залізничним транспортом України. Значну частку у собівартості займають амортизаційні відрахування та капітальні ремонти. Обґрунтовано необхідність оновлення активної частини основних виробничих фондів, оскільки більше 80% зносу припадає на рухомий склад електровозів та тепловозів.

Розроблено методологічні основи щодо проблеми ресурсозбереження, яка полягає у стратегії зниження виробничих витрат. Вивчено наукові праці вчених та практиків з аналізованої проблеми, встановлено доцільність впровадження стратегії низьких витрат з метою підвищення ефективності ресурсозбереження, використання якого здійснюється на макро-, мікро- та мезорівнях. Програми ресурсозбереження виділяються високим рівнем речової та ресурсної економії від реалізованих заходів, на відміну від інших програм, де переважає конкурентна складова економії. Значна увага в даних програмах приділяється відбору заходів, особливостям їх реалізації, результатам впровадження та ефективності. В програмах задіяний механізм, що базується на постійному моніторингу впроваджуваних заходів та спрямований на виділення найбільш ефективних проектів. Розробка та практичне впровадження нової техніки завжди пов'язані з необхідністю капітальних вкладень. Заміна морально та фізично зношеної чи впровадження нової техніки доцільно лише тоді, коли очікується економічний ефект від її експлуатації. Реалізація поставлених цілей ресурсозбереження здійснюється шляхом впровадження не тільки нової техніки, але й оптимальних методів управління, що дозволяють результативно впливати на процес економії ресурсів. Тому ця стратегія є підставою для проведення комплексного аналізу роботи ВАТ “Київський ЕВРЗ” з метою виявлення неефективного використання матеріальних, трудових та паливно-енергетичних ресурсів та розробки пропозицій щодо впровадження ресурсозберігаючих технологій.

У другому розділі “Аналіз діяльності відкритого акціонерного товариства “Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року” (ВАТ “Київський ЕВРЗ”)” розглянуто та проаналізовано роботу промислового підприємства залізничного транспорту за шість останніх років з метою виявлення резервів підвищення його ефективності. При проведенні дослідження було проаналізовано такі показники діяльності, як виконання основних видів продукції у динаміці, якість випущеної продукції, продуктивність праці та середньомісячну заробітну плату. Також було досліджено виробничі витрати підприємства, фактори від яких вони залежать, їх зміну протягом аналізованого періоду. Для

повноти здійснюваного дослідження було розглянуто динаміку доходів підприємства, проведено порівняння їх зміни з витратами.

Значна увага приділена аналізу собівартості продукції по статтях витрат: для цього було використано метод групування витрат. Проаналізовано загальну собівартість продукції ВАТ “Київський ЕВРЗ” (табл. 1) і собівартість основних видів ремонту КР-1, КР-2 та КРП та встановлено, що вона значно зростає під впливом різноманітних факторів. Розглянуто фінансові результати діяльності підприємства за період з 2002 по 2007 роки, виявлено динаміку дебіторської та кредиторської заборгованості, розкрито їх структуру, визначено коефіцієнти оборотності.

З метою виявлення ефективності використання основних фондів ВАТ “Київський ЕВРЗ” розраховано значення таких коефіцієнтів як фондоддача, фондоемність, фондоозброєність, коефіцієнт морального зносу, енергоемність та матеріалоемність підприємства та встановлено, що ефективність їх використання за останні роки значно зменшилась. Цей факт пов’язано із значним старінням основних виробничих фондів (ОВФ) та їх активної частини, скороченням обсягу ремонтів та прибутку отриманому на 1 вкладену гривню ОВФ. На відміну від фондоддачі фондоозброєність, коефіцієнти морального та фізичного зносу зростають. Проаналізовано стан енерго- та матеріалоемності, які мають тенденцію до незначного зменшення, що здійснюється за рахунок зміни структури ремонтів.

Для узагальнення виконаного аналізу було проведено оцінку фінансово-господарської діяльності підприємства за допомогою коефіцієнтів, що визначають ефективність роботи ВАТ “Київський ЕВРЗ”. Після визначення вищезазначених коефіцієнтів, згідно з критерієм оцінювання і в залежності від значення кожного показника було виставлено оціночний бал по кожному пункту, та загальний і було зроблено висновок наскільки ефективно працювало підприємство за аналізований період.

На підставі зробленого комплексного аналізу встановлено, що протягом аналізованого періоду діяльність підприємства значною мірою була незадовільною. Фінансово-економічне становище підприємства у 2007 році покращується – загальний оціночний бал становить 3. Також встановлено ряд недоліків, а саме: значно зменшились обсяги ремонту електросекцій, зросли витрати на оплату праці, матеріальні та амортизаційні відрахування, паливно-енергетичні ресурси.

Встановлено, що значне зростання цін та зменшення обсягу виробництва у зв’язку з світовою кризою диктують умови щодо розробки пропозицій, які дозволять забезпечити стабільний стан та розвиток підприємства. Тому у наступному розділі буде розроблено стратегію низьких витрат.

Таблиця 1

## Динаміка собівартості товарної продукції підприємства по статтях та елементах витрат

№ з/п	Статті та елементи собівартості	Період, роки												Відхилення	
		2002		2003		2004		2005		2006		2007		Абсолютне (2007р. у порівнянні з 2002 р.)	Відносне (2007р. у порівнянні з 2002 р.)
		тис.грн.	питома вага, %	тис.грн.	питома вага, %	тис.грн.	питома вага, %	тис.грн.	питома вага, %	тис.грн.	питома вага, %	тис.грн.	питома вага, %		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
<b>А - прями витрати, в тому числі</b>		<b>60 856,0</b>	<b>87,4</b>	<b>58 764,0</b>	<b>83,6</b>	<b>53 978,1</b>	<b>79,9</b>	<b>60 776,8</b>	<b>79,1</b>	<b>90 994,7</b>	<b>80,4</b>	<b>114 277,2</b>	<b>80,6</b>	<b>53 421,2</b>	<b>187,8</b>
1	Матеріали	40 162,0	66,0	37 511,0	63,8	31 832,2	59,0	34 273,7	56,4	52 762,2	58,0	65 722,3	57,5	25 560,3	163,6
2	Інші	3 374,0	5,5	1 145,0	1,9	313,9	0,6	305,1	0,5	203,8	0,2	630,6	0,6	-2 743,4	-181,3
3	Основна зарплата	7 685,0	12,6	7 724,0	13,1	6 282,6	11,6	7 338,5	12,1	10 747,2	11,8	13 235,2	11,6	5 550,2	172,2
4	Додаткова зарплата	845,0	1,4	1 727,0	2,9	3 285,5	6,1	3 758,0	6,2	5 798,3	6,4	6 830,1	6,0	5 985,1	808,3
5	Нарахування на зарплату	3 223,0	5,3	3 606,0	6,1	3 831,9	7,1	4 364,5	7,2	6 647,7	7,3	7 892,9	6,9	4 669,9	244,9
6	Витрати на утримання та експлуатацію обладнання	5 567,0	9,1	7 051,0	12,0	8 432,0	15,6	10 737,0	17,7	14 835,5	16,3	19 966,1	17,4	14 399,1	358,7
<b>Б - загальновиробничі витрати</b>		<b>2 773,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4 232,0</b>	<b>6,0</b>	<b>5 219,4</b>	<b>7,7</b>	<b>6 730,7</b>	<b>8,8</b>	<b>9 173,1</b>	<b>8,1</b>	<b>12 229,1</b>	<b>8,7</b>	<b>9 456,1</b>	<b>441,0</b>
<b>В - адміністративні витрати + витрати на збут</b>		<b>5 982,0</b>	<b>8,6</b>	<b>7 262,0</b>	<b>10,3</b>	<b>8 347,3</b>	<b>12,4</b>	<b>9 288,3</b>	<b>12,1</b>	<b>13 080,1</b>	<b>11,5</b>	<b>15 197,3</b>	<b>10,7</b>	<b>9 215,3</b>	<b>254,1</b>
<b>Собівартість товарної продукції</b>		<b>69 611,0</b>	<b>100,0</b>	<b>70 258,0</b>	<b>100,0</b>	<b>67 544,8</b>	<b>100,0</b>	<b>76 795,8</b>	<b>100,0</b>	<b>113 247,9</b>	<b>100,0</b>	<b>141 704,0</b>	<b>100,0</b>	<b>72 093,0</b>	<b>203,6</b>

**Розділ третій “Моделювання роботи промислового підприємства залізничного транспорту”.** Виконано науково-економічне обґрунтування та побудовано модель, яка спрямована на реалізацію стратегії низьких витрат. Модель підкреслює функцію транспортної системи у зовнішньому та внутрішньому світі та представляє архітектуру статичної структури, різні потоки подій, тобто динамічну поведінку її елементів.

Техніка моделювання нового ресурсозберігаючого проекту промислового підприємства потребує детального опису, що забезпечить успішне функціонування самого підприємства. Було зроблено опис вимог моделі та її функціональні зміни, які включають фундаментальні. Запропоновано ресурсозберігаючу стратегію з використанням основних елементів інжинірингу та реінжинірингу, що дали змогу візуально уявити образ майбутньої системи промислового підприємства, зробити та спроектувати її на різних рівнях абстракції, побудувати прототип, визначити усі ресурси, необхідні для її реалізації і документувати методи і засоби, які використовуються, а саме: візуалізацію образу майбутнього промислового підприємства (ПП); опис альтернативних варіантів проекту після вибору архітектури основного процесу ПП; опис послуг у контексті того, як реконструйовано підприємство, як, коли і у ході якого процесу вони виробляються; адаптацію обраного архітектурного рішення до існуючого ПП; опис реалізації кінцевого проекту з обліком усіх наявних ресурсів; представлення реконструйованого підприємства з новою організацією робіт, способів та методів їх виконання.

Розробка починається з етапу обстеження об’єктно-орієнтованого аналізу, після починається його проектування, у ході якого деталізується представлення класів і об’єктів, отриманих на етапі аналізу. Визначаються структури даних, методи, співвідношення між класами і розробляється сценарій взаємодії між цехами. Цей підхід забезпечує швидке створення прототипів проектованої системи підприємства. Головна особливість його життєвого циклу полягає у тому, що немає суворої послідовності виконання окремих етапів. При розробці може з’ясуватися необхідність додаткового обстеження, програмування і наступне тестування, які можуть вимагати повернення до проектування. Розроблено схему діяльності нової системи ПП залізничного транспорту та побудована модель з використанням прямого та зворотного інжинірингу.

Розроблена стратегія діяльності відповідає способові його роботи, тобто існує тісний зв’язок між процесами і стратегією, що використовує ПП та довгостроковими цілями й орієнтує процеси на ці цілі.

На підставі розробленої ресурсозберігаючої схеми побудовано модель аналізу деталізації центрів відповідальності місця виконання і носіїв витрат на мікро-, мезо- і макрорівнях (рис.1).

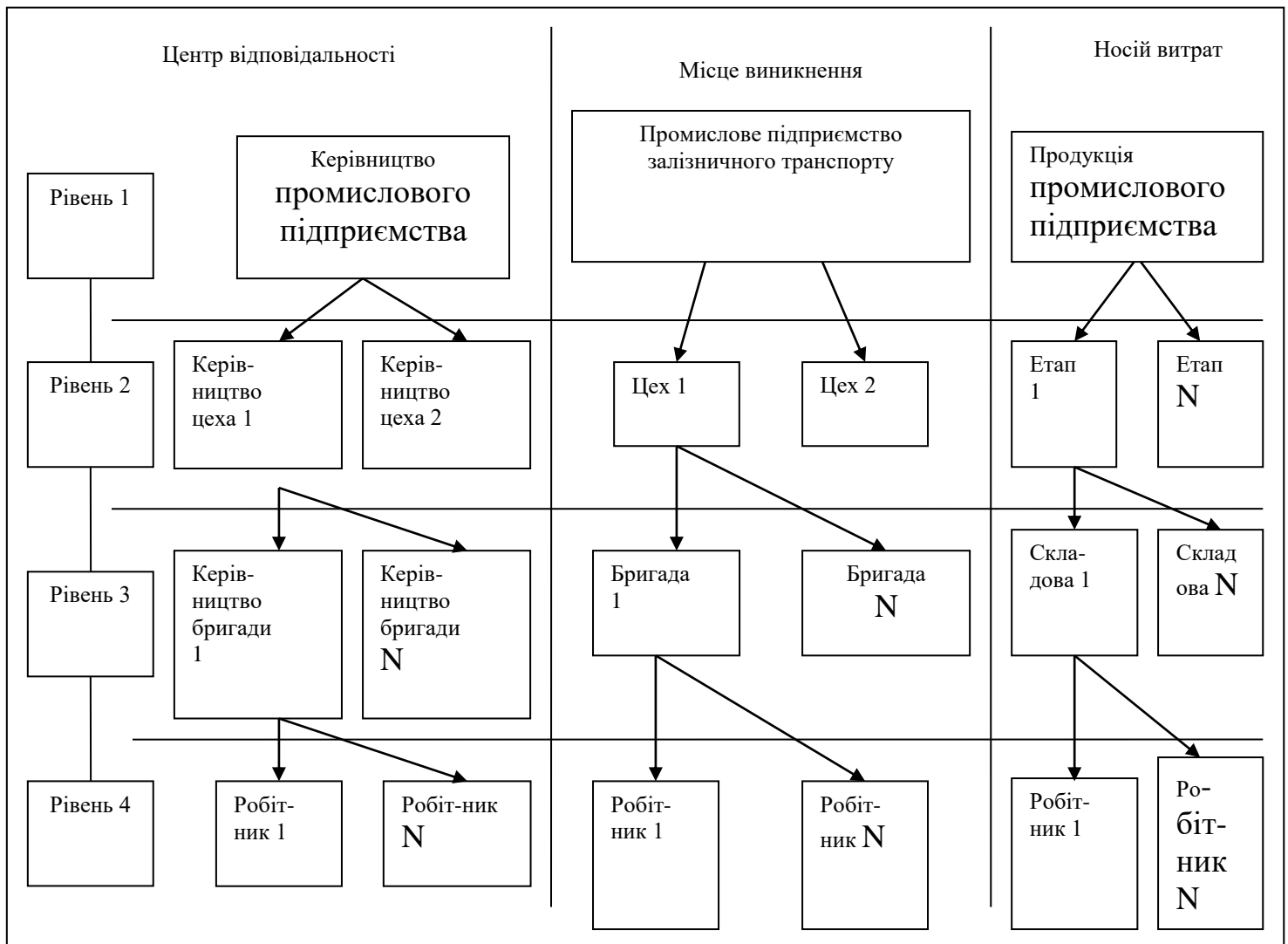


Рис. 1 – Модель аналізу деталізації центрів відповідальності, місця виникнення і носіїв витрат

Зроблено програмне забезпечення, яке дозволяє корегувати місце виникнення витрат у центрі їх відповідальності. Модель є науковою новизною автора, яка розроблена та адаптована на конкретному підприємстві. Отриманий результат дозволяє скоротити нераціональні витрати, що виникають у процесі виробництва. Особливо ця модель є цінною у період значного падіння обсягу виробництва.

Найбільшого зниження витрат можна досягнути за рахунок впровадження ресурсозберігаючих технологій, які у свою чергу впливають на матеріальні і трудові ресурси. Реалізація цієї ресурсозберігаючої стратегії, яка створена під впливом деталізації витрат за місцями їх виникнення. Зміна структури їх величини

впливає на прибуток. Модель розроблено та адаптовано на підприємстві, основною умовою якої є оцінка результатів впровадження нових технологій і покращення майбутніх потоків коштів. Для цього інвестиційна пропозиція, пов'язана із впровадженням ресурсозберігаючих технологій, містить інформацію про очікувані потоки з урахуванням податкових платежів. На підставі моделі деталізації центрів відповідальності, місця виникнення і носіїв витрат було побудовано модель аналізу деталізації, наведена на рисунку 2.

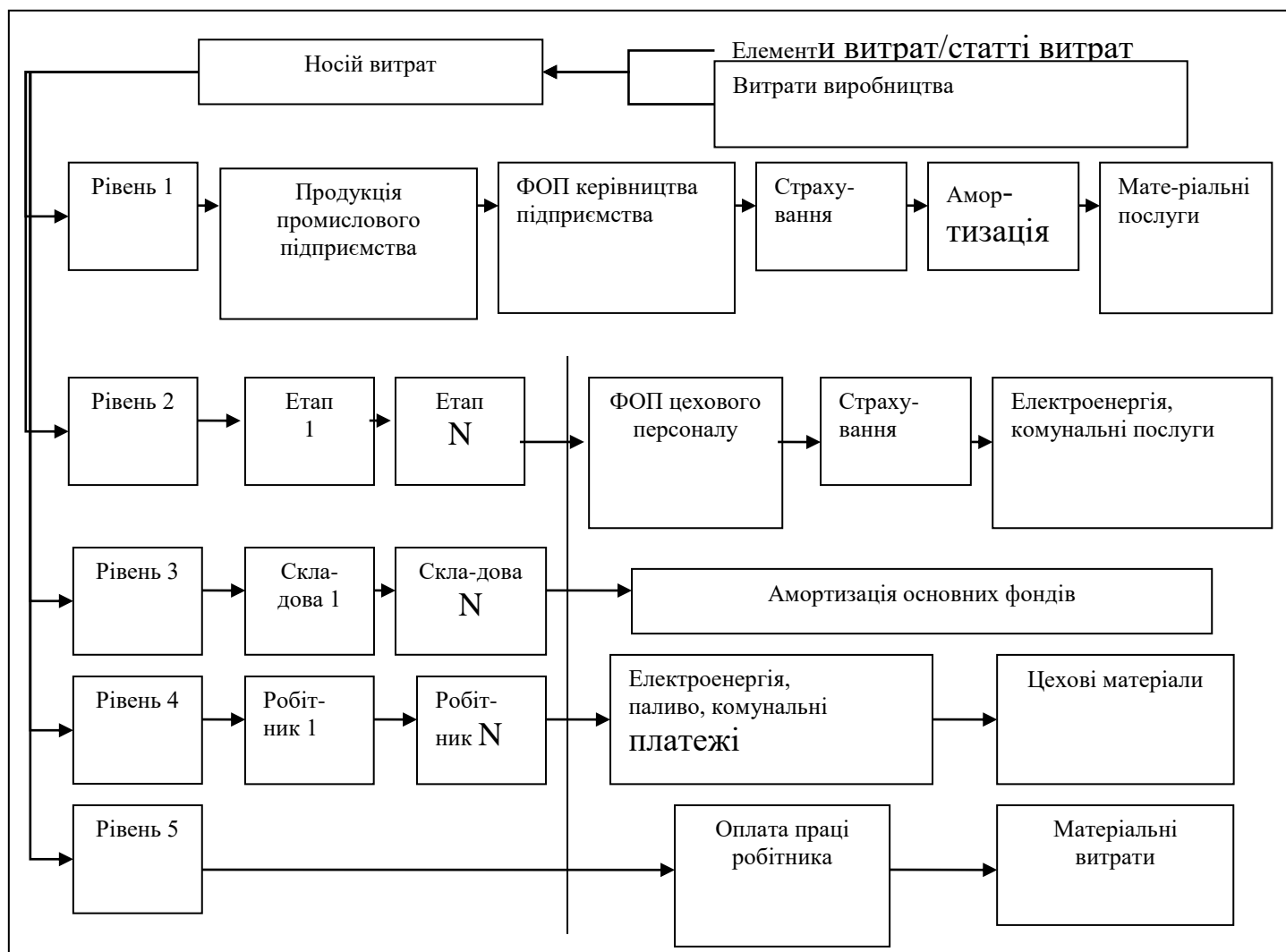


Рис. 2 - Модель аналізу деталізації витрат за місцями їх виникнення

Оскільки впровадження ресурсозберігаючих технологій припускає як покращення, так і погіршення структури внутрішніх фінансових потоків підприємства, тому позитивним є те, що при цьому досягається: зменшення витрат на ремонт та експлуатацію морально та фізично застарілих виробничих фондів; збільшення і покращення якості робіт і послуг; зниження непродуктивних наднормативних витрат. Негативним є те, що впровадження ресурсозберігаючих технологій супроводжується збільшенням витрат на перепідготовку та підвищення кваліфікації кадрів, пов'язаних із

впровадженням ресурсозберігаючих технологій; значним зростанням амортизаційних відрахувань; оплатою відсотків по позикових засобах при недостатніх власних коштах. Розроблено ресурсозберігаючу схему послідовності етапів процесу здійснення реструктуризації підприємства, яка побудована на підставі моделей централізації центрів відповідальності за місцями виникнення носіїв витрат (рис. 3).

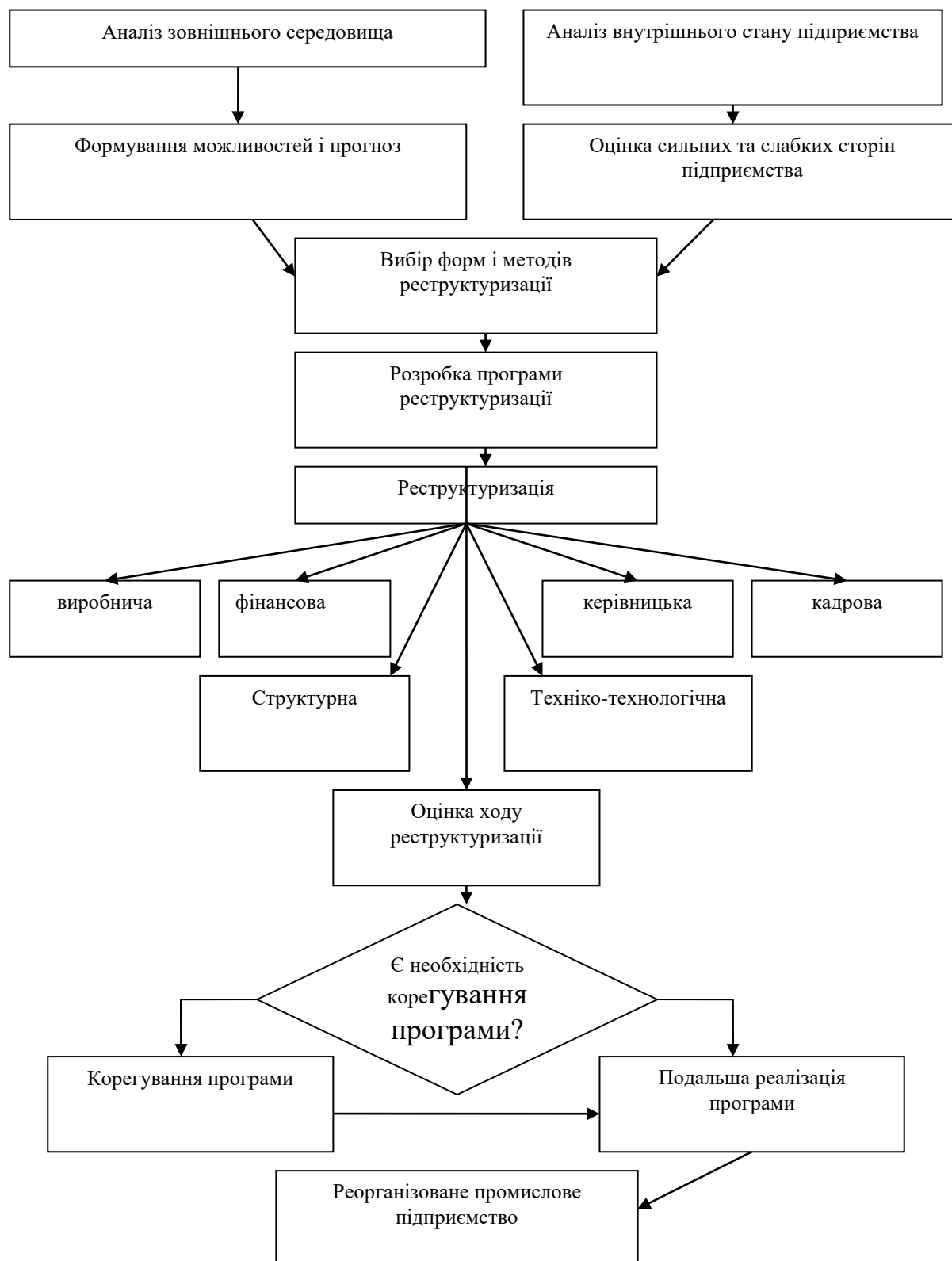


Рис. 3 – Послідовні етапи процесу реструктуризації підприємства

Мета аналізу полягає у визначенні реальної конкурентноздатності техніко-технологічної бази підприємства. Реалізація цього етапу забезпечує розробку науково-обґрунтованих концептуальних основ здійснення реструктуризації витрат, що дозволяє найкраще пристосуватися до зовнішнього середовища з урахуванням специфіки роботи ПП. Наступним етапом здійснюється оцінка технологічних процесів, необхідних для досягнення запланованих обсягів виробництва, номенклатури ремонтів, розраховується виробнича потужність та витрати на її здійснення відповідно до носіїв. Ця модель дозволяє реалізувати використання ресурсів, які є найбільш оптимальними та ті, які адаптовані до зміни (падіння) обсягу виробництва. Тобто виникає можливість раціонального використання ресурсів підприємства в залежності від зміни обсягу ремонтів. Таким чином, у дослідженні виконано основне завдання – досягнуто скорочення витрат та підвищення ефективності роботи підприємства за рахунок впровадження нових інноваційних ресурсозберігаючих технологій.

## **ВИСНОВКИ**

У дисертації поставлено та вирішено основну задачу щодо зниження собівартості промислового підприємства за рахунок впровадження ресурсозберігаючої стратегії.

1. Виконано огляд зарубіжних та вітчизняних вчених щодо проблеми управління витратами та собівартістю. В результаті проведених досліджень виділено основні принципи та напрямки, за рахунок яких буде здійснена поставлена мета. Доведено, що формування та реалізація програм ресурсозбереження забезпечать зниження собівартості.

2. Вивчено досвід щодо раціонального використання трудових, матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів на підставі науково-обґрунтованих пропозицій.

3. Встановлено, що значний знос основних виробничих фондів збільшує собівартість. Тому потребує дослідження наявності основних виробничих фондів та ефективності їх використання на ПП.

4. Зроблено наукове обґрунтування доцільності управління наявними ресурсами.

5. Зроблено комплексний аналіз роботи промислового підприємства в динаміці за шість років. Встановлено, що значно зменшились обсяги ремонту електросекцій, і в тому числі за договорами, укладеними з Укрзалізницею у порівнянні з базовим 2002 роком. Це обумовлено рядом об'єктивних і суб'єктивних факторів, як залежних від підприємства, так і не залежних від нього.



6. Вивчено співвідношення продуктивності праці та фонду заробітної плати та доказано, що ріст заробітної плати перевищує ріст продуктивності праці. Це негативно впливає на ефективність роботи підприємства.

7. Проаналізовано використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, які займають значну частку у собівартості, та доведено їх нераціональне використання, тому необхідно розробити пропозиції щодо їх зменшення.

8. Виявлено, що загальні виробничі витрати зростають швидше, ніж обсяг виробництва. Це обумовлено постійно зростаючими цінами, процесом інфляції та низкою об'єктивних причин. За останні роки значно зросла собівартість. Тому прибуток, який підприємство отримує після оподаткування, недостатній для його розвитку. Отже, необхідна розробка пропозицій, реалізація яких дозволить знизити собівартість продукції та підвищити ефективність роботи підприємства.

9. Розроблено та науково–обґрунтовано стратегію ресурсозбереження та систему показників, за якими можна оцінити стан підприємства.

10. Сформовано об'єктно-орієнтований підхід до проектування системи. Розроблені теоретичні основи ресурсозберігаючої стратегії, реалізація якої забезпечує зниження собівартості продукції промислового підприємства та підвищення ефективності його роботи.

11. Розроблено внутрішню схему функціонування системи промислового підприємства, де побудовано схему управління ресурсозбереженням із визначенням рівнів виникнення витрат, їх руху, носіїв, центрів відповідальності та їх оптимальний вибір.

12. Удосконалено науково-обґрунтовану модель економії виробничих витрат, яка побудована на різних рівнях виникнення, центрах відповідальності від робітника до керівництва підприємства.

Місця виникнення і носії витрат також визначено 4 рівнями.

Конкретизовано деталізацію виробничих витрат за елементами та статтями, яка проходить п'ять рівнів аналізу: від підприємства, керівництва, цехового персоналу, складових за усіма елементами та окремого робітника, який безпосередньо використовує ресурси, та обирається оптимальний варіант.

13. Розроблено стратегію ресурсозбереження, яка побудована на підставі реінжинірингу та образу майбутнього транспортного промислового виробництва, моделі ресурсозбереження з використанням прямого та зворотного інжинірингу.

14. У роботі обґрунтовано понятійний апарат “стратегії ресурсозбереження”.

15. Розроблено пропозиції щодо раціонального використання усіх наявних ресурсів та управління ними на протязі тривалого часу,

які забезпечать значне скорочення собівартості та підвищення ефективності.

## ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Позднякова Л. О. Методологический подход к проблеме моделирования подготовки квалифицированных кадров в Украине / Л. О. Позднякова, В. Котик, М. Сонин, К. Б. Химяк // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна “Стратегія економічного розвитку України: Тенденції, пріоритети, перспективи”, Харків. – 2006. – № 754. – С. 121–128.
2. Островерх Н. М. Теоретические подходы к проблеме проведения приватизации (опыт китайских железных дорог) / Н. М. Островерх, К. Б. Химяк // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць, Харків : УкрДАЗТ. – 2007. – № 18. – С. 127–129.
3. Позднякова Л. А. Модель эффективности подготовки кадров в Украине / Л. А. Позднякова, К. Б. Химяк, В. В. Маневчук, Д. В. Ланский // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць, Харків : УкрДАЗТ. – 2007. – № 19–20. – С. 88–96.
4. Химяк К. Б. Стратегія та управління витратами на залізничному транспорті / К. Б. Химяк // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна “Стратегія економічного розвитку України: Тенденції, пріоритети, перспективи”, Харків. – 2007. – № 789. – С. 121–128.
5. Хім’як Х. Б. Методи нарахування амортизаційних відрахувань / Х. Б. Хім’як // Зб. наук. праць. – Київ : КУЕТТ. – 2007. – № 9. – С. 144–148.
6. Хім’як Х. Б. Шляхи зниження собівартості перевезень / Х. Б. Хім’як, Л. П. Реуцька // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць, Харків : УкрДАЗТ. – 2008. – № 22. – С. 83–84.

Тези доповідей та матеріали конференцій:

7. Химяк К. Б. Розробка механізму інноваційної стратегії промислового підприємства залізничного транспорту / К. Б. Химяк [Научно-практическая конференция “Михаил Туган-Барановский и современная экономическая наука”]. – Харьков. – 2005. – С.161–165.
8. Островерх Н. Н. Предпосылки проведения приватизации японских железных дорог / Н. Н. Островерх, К. Б. Химяк [Труды Второй Международной научно-практической конференции “Проблемы экономики и управления на

- железнодорожном транспорте”]. – Киев. : ЭКУЗТ – 2007. – С. 59–61.
9. Хім'як Х. Б. Впровадження інноваційних технологій щодо промислових підприємств / Х. Б. Хім'як [Науковий семінар “Формування інноваційних систем менеджменту організацій в умовах динамічної глобалізації”], (м. Львів, 23-24 листопада 2007р.). – Львів. – 2007. – С. 6.
  10. Химьяк К. Б. Социально-экономическое значение функционирования промышленного предприятия железнодорожного транспорта / К. Б. Химьяк [67 Международная научно-практическая конференция “Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта”], (Днепропетровск, 24-25 мая 2007г.). – Днепропетровск. – 2007. – С. 355–356.
  11. Хім'як Х. Б. Підвищення ефективності функціонування рухомого складу залізничного транспорту / Х. Б. Хім'як [Матеріали Першої науково-практичної конференції “Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті”], (м. Сімферополь, 08-09 жовтня 2008р.). – Київ. – 2008. – С.85–87.

### **Анотація**

Гринчишин Х.Б. Шляхи зниження собівартості за рахунок впровадження інноваційної діяльності. – Рукопис.

Дисертація у формі рукопису на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2009.

Дисертація присвячена питанням пошуку шляхів зниження собівартості продукції та послуг підприємств за допомогою впровадження інноваційної діяльності.

На основі проведеного аналізу промислового підприємства залізничного транспорту у роботі розроблено шляхи зниження витрат та впровадження ресурсозберігаючої стратегії. Розроблено та науково-обґрунтовано стратегію ресурсозбереження та систему показників, за якими можна оцінити стан підприємства. Сформовано об'єктно-орієнтований підхід до проектування системи. Одержали подальший розвиток схема розробки діяльності нової системи ПП залізничного транспорту, модель інноваційного процесу з використанням прямого та зворотного інжинірингу. Розроблені теоретичні основи ресурсозберігаючої стратегії зниження собівартості послуг промислового підприємства. Розроблено внутрішню схему функціонування системи промислового підприємства, де поєднано нові цілі підприємства із зміненими виробничими можливостями. Удосконалено науково-обґрунтовану модель економії виробничих витрат.

Розроблено стратегію ресурсозберігаючих проектів та визначено відповідність між етапами реінжинірингу і роботами по керуванню проектом. У роботі обґрунтовано понятійний апарат “стратегії ресурсозбереження”. Розроблено пропозиції по раціональному використанню ресурсів промислового підприємства та управлінню ними.

***Ключові слова:** собівартість, витрати, ресурсозбереження, інновація, інноваційна діяльність, стратегія низьких витрат, інжиніринг, реінжиніринг.*

### **Аннотация**

Гринчишин К.Б. Пути снижения себестоимости за счет внедрения инновационной деятельности. – Рукопись.

Диссертация в форме рукописи на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – Экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2009.

Диссертация посвящена вопросам поиска путей снижения себестоимости продукции и услуг предприятий с помощью внедрения инновационной деятельности.

В условиях реструктуризации железнодорожного транспорта возникает необходимость исследования наиболее эффективных путей снижения себестоимости продукции и услуг отрасли. Современное состояние экономических отношений в мировом сообществе заставляет большинство стран разрабатывать и внедрять мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности и эффективности функционирования основных отраслей производства, в частности железнодорожного транспорта. Доказано, что рынок железнодорожного транспорта в условиях его интенсивного развития и увеличения конкуренции требует выполнения в первую очередь следующих условий: обеспечения максимально возможного уровня скорости и гарантированной доставки грузов и пассажиров; использования подвижного состава с минимальными эксплуатационными расходами; уменьшения воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду; прогнозируемого изменения тарифов на транспортные услуги. Проведен комплексный анализ работы промышленного предприятия железнодорожного транспорта в динамике за шесть лет. Установлено, что значительно уменьшились объемы ремонта электросекций, в том числе и по договорам с Укрзалізницею по сравнению с базовым 2002 годом. Это обусловлено рядом объективных и субъективных факторов, как зависящих от предприятия, так и не зависящих от него. Сократился также выпуск

из ремонта колесных пар и электрических машин. Позитивным является повышения среднемесячной заработной платы работников предприятия, но негативное впечатление складывается от снижения роста производительности труда по сравнению с ростом среднемесячной заработной платы.

Установлено, что максимальный удельный вес в общей структуре расходов занимают материальные расходы и расходы на оплату труда. Поскольку материалы покупаются согласно выигранного тендера, то уменьшить долю этих расходов в данном направлении невозможно. Уменьшить расходы на оплату труда – означает уменьшить социальную защиту работников предприятия. Поэтому регулирование действующими методами в данной ситуации невозможно.

На основе проведенного анализа промышленного предприятия железнодорожного транспорта, в работе разработаны пути снижения расходов и внедрения инновационной деятельности. В работе проведено исследование, касающееся управления расходами и себестоимостью. На основе исследования определены принципы и направления, за счет которых будет осуществлена поставленная цель. Сделано научное обоснование целесообразности управления имеющимися ресурсами.

Проанализированы показатели деятельности промышленного предприятия железнодорожного транспорта. На основе анализа сделаны выводы о наличии факторов, которые негативно влияют на деятельность предприятия. Предложена разработка стратегии, которая разрешит снизить себестоимость продукции и повысить эффективность работы предприятия.

Сформирован объектно-ориентированный подход к проектированию системы. Получили дальнейшее развитие схема разработки деятельности новой системы ПП железнодорожного транспорта, модель ресурсосберегающего процесса с использованием прямого и обратного инжиниринга. Разработаны теоретические основы ресурсосберегающей стратегии снижения себестоимости услуг промышленного предприятия. Впервые спроектировано модель инновационного процесса, который включает в себя спецификацию целей предприятия, идентификацию процессов транспортной системы, документирование работ, мотивацию труда, управление качеством, подготовку персонала и многое другое. Разработано внутреннюю схему функционирования системы промышленного предприятия, где объединены новые цели предприятия с измененными производственными возможностями. Улучшено научно-обоснованную модель экономии производственных расходов. Разработано стратегию ресурсосберегающих проектов и определено соответствие между этапами реинжиниринга и работами по руководству

проектом. В работе обоснован аппарат понятий реализации “стратегии ресурсосбережения”. Разработаны предложения по рациональному использованию ресурсов промышленного предприятия и управления ими.

**Ключевые слова:** *себестоимость, расходы, ресурсосбережение, инновация, инновационная деятельность, стратегия низких расходов, инжиниринг, реинжиниринг.*

## SUMMARY

Grynychyshyn K. B. “The ways of reduction cost price with the help of inculcating innovation activity ”. Manuscript.

Dissertation in a form of manuscript for getting degree of a candidate of the economic science by specialty 08.00.04 – an economy and management enterprise (on type of economic activity) – an Ukrainian state academy of the railway transport, Kharkov, 2009.

The dissertation is devoted to questions of searching ways of reduction cost price of the enterprise’s production and service with the help of inculcating innovation activity.

The ways of reduction cost price of the enterprise’s production and service with the help of inculcating innovation activity were worked out on the basis of industrial enterprise analysis. Scientifically-based resource saving strategy and system of indexes that are used in estimating the condition of the enterprise were worked out. Object-oriented approach was formed. The scheme of exploiting the activity of the new industrial enterprise of the railway transport system was developed with the using of engineering and reengineering model. Theoretical basis of innovation strategy of industrial enterprise were worked out. The internal scheme of system functioning of industrial enterprise was built. In this scheme new goals and modified industrial opportunities are combined. Scientifically-based model of the industrial expenses economy was worked out. The strategy of innovation projects was built and the accordance between the stages of reengineering and project leadership works was defined. The apparatus of the definition of the ‘resource saving’ strategy was based. The propositions for rational using resources of industrial manufacture and their ruling were worked out.

**Key words:** *cost price, expenses, resourcesaving, innovations, innovation process, the low costs strategy, engineering, reengineering.*

**ГРИНЧИШИН ХРИСТИНА БОГДАНІВНА**

**ШЛЯХИ ЗНИЖЕННЯ СОБІВАРТОСТІ  
ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ  
ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

08.00.04 – Економіка і управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора  
Відповідальний за випуск Челядінова Т.Є.

---

Підписано до друку \_\_\_\_\_ Формат паперу 60x84 1/16.  
Папір для розмножувальних апаратів.  
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. \_\_. Обл.-вид. арк. \_\_

Замовлення № \_\_\_\_ .Тираж 100 прим.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК №2874 від 12.06.2007р.  
61050, м. Харків-50, пл. Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків-50, пл. Фейєрбаха, 7