

УДК 656: 316

*Д-р екон. наук Л.О. Позднякова,
Т.О. Ханчич*

ШЛЯХИ ЗНИЖЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ЗА РАХУНОК ЗМІНИ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ

Актуальність теми дослідження. В умовах ринкових відносин суспільство зазнає корінних перетворень. Відбувається становлення нової економічної системи, змінюються економічні відносини. Однією з характерних рис забезпечення розвитку економіки є корінна зміна державного регулювання підприємствами.

Це зумовлюється низькою ефективністю виробництва, значними структурними диспропорціями, підривом фінансово-економічних інститутів, неефективною системою управління, планування і регулювання народним господарством у цілому та залізничним транспортом. Це визначає необхідність вироблення наукових уявлень про майбутню модель державного управління, контролю і регулювання економічних процесів, які виникають у галузі. Актуальність теми дослідження

обумовлена тим, що з наукових позицій доцільно оцінити об'єктивну необхідність трансформації відносин власності, яка зумовлює перш за все зміну ролі держави в економіці за рахунок роздержавлення. На підставі зробленого аналізу узагальнено та промодельовано теорію приватизації Центральної та Східної Європи, країн з розвинутою економікою та окремо обраних держав: Велика Британія, Франція, Канада. Представляють інтерес моделі приватизації Великої Британії та країн з розвинутою економікою, що дає підстави для позичення окремих її елементів в Україні. Дослідженням встановлено, що здійснення приватизації передбачає такі основні етапи: передприватизаційна підготовка об'єктів; підготовка об'єктів до продажу, продаж об'єктів відповідно до плану приватизації або плану розміщення акцій ВАТ, створених шляхом корпоратизації.

Таким чином, доведено, що все різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами: родом, типом і видом. Теоретично обґрунтовано напрямки сучасного приватизаційного процесу та ефективну стратегію реструктуризації.

Визначено передумови здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту зі зміною власника шляхом перетворення державної власності в недержавну та роздержавлення другого роду, яке не пов'язане зі зміною типу власності. На підставі досвіду здійснення приватизації було сформульовано принципи, за якими вона здійснюється.

Викладення основного матеріалу.

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва вважається інтенсифікація транспорту, яка реалізується за рахунок впровадження інтенсифікації.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (за потужністю і часом) і раціональному використанні транспортних ресурсів на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України з водіння великовагових поїздів при спаді перевезень. Про це говорить і досвід роботи залізниць США, де при нестабільному вантажообігу і вантажонапруженості в 5,4 разу нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 разу більша, ніж на залізницях України.

Особливе значення інтенсифікації перевезень на залізничному транспорті пояснюється насамперед його високою фондомісткістю і роллю в задоволенні потреб населення і народного господарства в перевезеннях.

При вивченні можливостей інтенсифікації розглядають шляхи удосконалювання організації і технології перевезень, а також здатності господарського механізму стимулювати краще використання ресурсів, які є в залізничного транспорту України.

Кількісна оцінка впливу інтенсифікації залізничного транспорту на прискорення соціально-економічного розвитку народного господарства здійснюється виходячи з залежності тривалості обороту обігових коштів суспільно-господарського комплексу від тривалості доставки вантажів і пасажирів.

Відомо, що тривалість доставки, будучи істотною частиною часу обороту, визначається відстанню перевезення і швидкістю доставки. Швидкість доставки – це один з найважливіших показників інтенсивності використання транспортних ресурсів у часі.

Використання категорії «продуктивна сила систем» (ПСС) правомірно як на мікро-, так і на макрорівні.

У зв'язку з цим спрощується збалансування систем і підсистем по вертикалі; порівняння продуктивних сил транспортних (і не тільки транспортних) підсистем, залучених у єдиній технології товароруку; формування господарського механізму, в основі якого лежить інтерес до поліпшення, зокрема до підвищення ефективності використання ресурсів.

Продуктивна сила систем як економічна категорія надзвичайно сприйнятлива до ринків праці, капіталу, товару. Практичне застосування категорії ПСС дозволяє сформулювати основні правила керування витратами на перевезення і виробництво; кількісно вимірювати НТП, об'єднавши численні розрізнені науково-технічні програми в єдину комплексну програму підвищення ефективності НТП; вирішити проблему конкурентоспроможності не тільки окремих видів техніки, але і товарів узагалі, а також видів діяльності. Категорія ПСС

застосовна і до проблеми ефективності перевезень в умовах нестабільного на них попиту. Тенденція падіння обсягів виробництва і перевезень не може продовжуватися тривалий час без серйозних наслідків для суспільства. Тому для забезпечення інтенсивності роботи транспорту потрібно вже зараз вирішувати проблеми розвитку залізниць і забезпечення високої ефективності їхньої роботи.

Для зниження вартості перевезень масових вантажів необхідно не розпорошувати потік по рівнобіжних лініях, а навпаки – за принципом великомасштабного виробництва провести максимальну його концентрацію на найважливіших лініях, підсилюючи цю концентрацію вантажопотоку системою залізничних ліній, побудованих перпендикулярно до них; цілеспрямовано вивчити проблему створення «кістяка» надмагістралей на найважливіших напрямках шляхом будівництва третьої колії, використання могутнього рухомого складу з великими навантаженнями, високими швидкостями, реконструкції і розвитку технічних станцій. Такі надмагістралі дозволять спеціалізувати рух потягів, пропускати за умов необхідності тільки маршрутні потяги підвищених вагових параметрів. Це допоможе знизити собівартість перевезень, особливо масових вантажів, у 2,5-3 рази і підвищити швидкість до 600-800 км/год, що призведе до економічного зближення районів. Слід мати на увазі, що зазначена проблема давня і неоднозначна.

У країнах з великою територією, таких як Росія, Китай, США й ін., варіанту розвитку мережі шляхом створення

«кістяка» багатоколієних ліній майже завжди протистоїть варіант розвитку шляхом будівництва одноколієних піонерних ліній. Перевагам надмагістралей (дешевизні перевезень, високій швидкості доставки, інтенсифікації залізничних транспортних процесів взагалі) піонерні одноколієнки протипоставляють можливість включення до економічного обороту нових природних ресурсів неосвоєних територій із усіма наступними вигодами, що випливають з цього. Не є випадковим те, що в названих країнах питома вага двоколієних (і більше) магістралей складає від 13% у США до 1/3 у Росії, тоді як у країнах Західної Європи частка таких ліній складає від 1/3 до 2/3 експлуатаційної довжини залізничної мережі.

Висновки. Для оптимального вирішення питання розвитку і роботи залізничного транспорту необхідно вивчати транспортний процес в цілому від пункту зародження до пункту його призначення чи споживання. У зв'язку з цим особливу роль відіграють маркетингові дослідження районів тяжіння, що дозволяє прогнозувати обсяги і напрямки вантажопотоків і пасажиропотоків.

При виборі критерію для обґрунтування етапів розвитку мережі залізниць необхідно враховувати нормативи якості транспортної продукції (безпека, швидкість доставки, регулярність, схоронність та ін.). Такий підхід дозволить розробити єдиний комплексний технологічний процес, у якому буде ув'язана робота пункту зародження, робота технічних станцій і ділянок колій проходження, а також робота пункту призначення.

Список літератури

1. Потетюєва, М.В. Особливості управління витратами на залізничному транспорті [Текст] / М.В. Потетюєва // Залізничний транспорт України. – 2006. – №2. – С. 76-78.
2. Андреева, М.В. Актуальність створення проектів управління витратами залізничного транспорту [Текст] / М.В. Андреева // Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб. – 2002. – Вып. 37. – С. 146-149.

3. Гончаров, І.Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті [Текст]: підручник / І.Ю. Гончаров. – К.: Лога, 1999. – 423 с.
4. Ложачевська, О.Л. Характеристика транспортної галузі України [Текст] / О.Л. Ложачевська // Економіст. – 2002. – № 10. – С. 42-45.
5. Полишко, Т.В. Задачі оптимізації витрат залізничного транспорту [Текст] / Т.В. Полишко // Мат. 1-ї наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління». – К., 2003. – С.110-111.
6. Лоза, С.П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України [Текст] / С.П. Лоза // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 11. – С. 22-38.
7. Сорока, Н.В. Основні напрямки зниження експлуатаційних витрат залізниць [Текст] // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті: зб. наук. статей / за ред. Є.І. Сичова. – К.: КУЕТТ, 2006. – С. 111-114.
8. Савицкая, Г.В. Управление затратами предприятия [Текст]: учебник / Г.В Савицкая. – Минск: ИП Экоперспектива, 1999. – 372 с.
9. Пути и методы реструктуризации железных дорог [Текст] // Железные дороги мира. – 1998. – №4. – С. 32-38.

Ключові слова: собівартість, приватизація, форма власності, масові перевезення.

Анотації

Розглянуто теоретичні та практичні підходи до проблеми зниження собівартості на вітчизняних і зарубіжних залізницях. Зроблено акцент на зміну форми власності з метою зниження витрат.

Рассмотрены теоретические и практические подходы к проблеме снижения себестоимости на отечественных и зарубежных железных дорогах. Сделан акцент на изменение формы собственности с целью снижения издержек.

Describe theoretical and practical approaches to cost reduction in domestic and foreign railways. Focuses on the change of ownership in order to reduce costs.