

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Кушнір Іраїда Юріївна

УДК 338.47:656.225.003.13

**ЕФЕКТИВНІСТЬ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В
УКРАЇНІ ТА ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2004

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор **Дикань Володимир Леонідович** – Українська державна академія залізничного транспорту, завідуючий кафедрою економіки, організації і управління підприємством

Офіційні опоненти: - доктор економічних наук, професор **Соболев Володимир Михайлович**, Харківський національний університет ім.В.Н.Каразіна, професор кафедри економічної теорії та економічних методів управління

- кандидат економічних наук, **Гудкова Вікторія Петрівна**, Київський університет економіки і технологій транспорту, доцент кафедри економіки підприємств транспорту

Провідна установа – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, відділ ринку транспортних послуг, м.Одеса

Захист відбудеться 11.06.2004р. о 15 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха,7, ауд.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха,7.

Автореферат розісланий 07.05. 2004р.

Вчений секретар
спеціалізованої
Чорнобровка І.В

вченої

ради

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Початок ХХІ століття характеризується динамічним розвитком інтеграційних процесів у багатьох регіонах світу. У результаті глобалізації економіки в світовій політиці з'являється необхідність проведення узгоджених дій, причому важливу роль в інтеграційних процесах займає транспорт.

Структура багатьох галузей народного господарства і, передусім, промисловості в Україні поки не адаптована до світової економіки. У результаті навіть галузі високотехнологічних виробництв втрачають завойовані раніше позиції. Місце транспорту в стратегічному формуванні територіальної структури господарства явно недооцінюється. Про це свідчить невпорядкованість системи доставки вантажів, наявність неохоплених єдиною технологією численних ланок виробничого і перевізного процесу. Як наслідок, значно підвищуються ціни переходів між окремими ланками єдиної системи.

Актуальність теми дисертаційного дослідження визначається об'єктивною необхідністю системного комплексного підходу до розробки теоретичних, методичних і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності організації функціонування вантажних залізничних перевезень з метою розвитку та зміцнення рівноправної співпраці з міжнародним співтовариством у сфері забезпечення транспортних зв'язків.

Розв'язанням проблеми підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень займаються такі вітчизняні та зарубіжні провідні вчені як Дикань В.Л., Єдін А.О., Кулаєв Ю.Ф., Міротін Л.Б., Пащенко Ю.Е., Пехтерев Ф.С., Світличний В.І., Сергєєв В.І., Смєхов А.А., Соболев В.М., Федюшин Ю.М., Цветов Ю.М., Шинкаренко В.Г. та багато інших. Над дослідженням проблеми інтеграції транспортного сектору у Європейський Союз працює Інститут (Центр) комплексних транспортних проблем, а також інші галузеві інститути транспорту.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукова робота є ініціативною. Наведені в дисертації основні висновки, результати і рекомендації розроблено відповідно до тематики науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темою “Проект Державної програми створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2005 року”.

Наукові результати та висновки дисертаційного дослідження використані під час розробки Підпрограми “Залучення об'єктів підприємницької діяльності в сферу обслуговування транспортних коридорів” до Національної програми “Сприяння розвитку малого підприємництва в Україні на 2003 р.”, затвердженої Розпорядженням Кабінету Міністрів від 16 листопада 2002 р. №657-р. (договір №2-НП-07КК-1-2003 от 1.05.2003 р.).

Об'єктом дослідження є процес розвитку вантажних залізничних перевезень в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є механізм забезпечення підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень.

Мета та задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є комплексне вирішення теоретичних, методичних і прикладних питань підвищення ефективності функціонування вантажних залізничних перевезень.

Для реалізації цієї мети було поставлено такі завдання:

- визначити сутність категорії “економічна ефективність” та її необхідність для оцінки результативності функціонування вантажних залізничних перевезень;
- розробити основні наукові підходи щодо сутності та шляхів підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень;
- визначити сутність поняття “міжнародні транспортні коридори” на сучасному етапі розвитку залізничних перевезень в умовах глобалізації;
- внести пропозиції щодо створення оптимальної структури національної мережі міжнародних транспортних коридорів;
- визначити основні наукові підходи до нормативного регулювання національної мережі міжнародних транспортних коридорів;
- виявити ступінь відповідності національної транспортної інфраструктури європейському рівню в рамках міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України;
- розробити рекомендації щодо здійснення пріоритетних заходів для формування єдиного транспортного простору між вантажоперевізниками;
- визначити пріоритетні напрямки удосконалення організації вантажних перевезень, поліпшення їхньої якості і ефективності функціонування;
- визначити критерії оцінки ефективності роботи транспортного підприємства у сучасних умовах господарювання;
- розробити механізм визначення ефективності використання транспортних засобів, в залежності від власника транспортних засобів;
- розробити організаційно-економічний механізм залучення інвестицій для оновлення рухомого складу Укрзалізниці, що забезпечує вантажні перевезення;
- обґрунтувати ефективність створення організаційно-економічного механізму залучення інвестицій для оновлення рухомого складу Укрзалізниці, що забезпечує вантажні перевезення.

Методи дослідження. У дисертації використано системний підхід до дослідження складових компонентів проблеми підвищення економічної ефективності організації вантажних залізничних перевезень; застосовані теоретичні та емпіричні методи дослідження, такі як аналіз, синтез, аналогія щодо

доведення доцільності оптимізації структури національної мережі транспортних коридорів та визначення критеріїв оцінки ефективності роботи транспортного підприємства; моделювання та прогнозування кінцевих результатів роботи транспортного підприємства; статистичний, системний аналіз та експертні оцінки щодо обґрунтування доцільності створення оператора внутрішніх перевезень.

Наукова новизна результатів дисертаційного дослідження, отриманих особисто здобувачем, полягає у наступному:

1. Визначено та розкрито сутність та співвідношення понять "ефективність вантажних залізничних перевезень" та "ефективність вантажних міжнародних залізничних перевезень" з урахуванням специфіки розвитку транспорту у сучасних умовах господарювання;
2. Систематизовано структурні елементи комплексного підходу щодо підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень в Україні;
3. Уточнено поняття "міжнародні транспортні коридори" з урахуванням принципів логістики;
4. Доведено доцільність оптимізації структури національної мережі міжнародних транспортних коридорів шляхом включення до її складу нових залізничних напрямків та визначено склад цих напрямків;
5. Визначено критерії оцінки ефективності роботи транспортного підприємства з урахуванням витрат на утримання і оновлення рухомого складу та форми власності транспортних засобів;
6. Запропоновано формулу для визначення ефективності використання транспортних засобів підприємств, у залежності від власника транспортних засобів;
7. Обґрунтовано доцільність створення спеціалізованого оператора внутрішніх перевезень вантажів з метою активізації процесу залучення інвестицій для оновлення рухомого складу.

Результати дослідження, сформульовані в п. 5 – запропоновано вперше, в п.п. 1, 2, 3 та 4- удосконалено, в п.п. 6, 7 – дістало подальшого розвитку.

Практичне значення отриманих результатів полягає у наступному: обґрунтовано основні підходи до нормативного регулювання національної мережі міжнародних транспортних коридорів; розроблено комплекс заходів щодо усунення невідповідностей вітчизняної залізничної інфраструктури європейським стандартам у рамках національної мережі міжнародних транспортних коридорів, а також напрямків їх реалізації; обґрунтовано пріоритетні принципи формування єдиного транспортного простору між учасниками перевізного процесу; розроблено рекомендації щодо удосконалення організації перевезень, поліпшення їхньої якості і ефективності; обґрунтовано ефективність створення оператора внутрішніх перевезень вантажів на території України.

Особистий внесок здобувача в наукові і практичні результати виконані у співавторстві, є таким: у роботі [1] розроблено комплекс заходів щодо усунення невідповідностей вітчизняної залізничної інфраструктури європейським стандартам в рамках національної мережі міжнародних транспортних коридорів, а також напрямків їх реалізації, у роботі [2] уточнено поняття "міжнародні транспортні коридори" з урахуванням принципів логістики; доведено доцільність оптимізації структури національної мережі міжнародних транспортних коридорів; визначено критерії оцінки ефективності роботи транспортного підприємства з урахуванням витрат на утримання і оновлення рухомого складу; обгрунтовано доцільність створення спеціалізованого оператора внутрішніх перевезень вантажів з метою активізації процесу залучення інвестицій для оновлення рухомого складу; у роботі [3] розроблено рекомендації щодо здійснення пріоритетних заходів для інтеграції України в європейську і світову транспортні системи.

Апробація результатів роботи. Основні положення, результати, висновки та пропозиції дисертаційного дослідження були викладені в доповідях Міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених і студентів "Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку на пострадянському просторі" (м. Харків, квітень 2002 р.).

Публікації. За темою дослідження опубліковано 9 наукових праць, 6 з яких – у фахових виданнях, особисто автору належить - 1,46 д.а.

Обсяг та структура дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури та 6 додатків. Загальний обсяг дисертації складає 179 сторінок машинописного тексту, список використаних джерел нараховує 171 найменування. Робота містить 22 таблиці та 9 рисунків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обгрунтовано актуальність проблеми підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень в умовах інтеграції залізничного транспорту України у світову транспортну систему, сформульовано ціль і задачі дослідження, відображено наукову новизну, теоретичне і практичне значення отриманих результатів.

У **першому розділі** "Сутність категорії "економічна ефективність" та її використання для оцінки результативності залізничних перевезень" визначено, що оцінку ефективності вантажних залізничних перевезень доцільно проводити за трьома рівнями з точки зору отриманого техніко-економічного, соціального та екологічного ефектів; доповнено та систематизовано структурні взаємопов'язані елементи комплексного підходу щодо підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень.

З метою вирішення проблеми ефективності та конкурентоздатності вантажних залізничних перевезень, необхідно, у першу чергу, визначитися в сутності категорії “економічна ефективність” та її використанні для оцінки результативності вантажних залізничних перевезень.

У своїх працях сучасні економісти термін "ефективність" використовують у різних аспектах фінансово-господарської діяльності. Аналіз сутності цих понять дає змогу зрозуміти недоцільність їх відокремлення. Категорію “економічна ефективність” неможливо розглядати у відриві від економічної ефективності науково-технічного прогресу, соціальної ефективності тощо, хоча б тому, що досягнення науково-технічного прогресу мають бути спрямовані на поліпшення умов праці та життєдіяльності суспільства. Між наведеними поняттями існує нерозривний зв'язок, нівелювання його призвело до погіршення народного добробуту, якості життя, катастрофічного стану навколишнього середовища. Тому оцінку ефективності вантажних залізничних перевезень, на наш погляд, доцільно проводити за трьома рівнями: з точки зору отриманого техніко-економічного, соціального та екологічного ефектів.

З метою запобігання двозначних трактувань, визначено категорію “*ефективність залізничних вантажних перевезень*”, яка представляє величину техніко-економічного, соціального та екологічного ефектів, що були досягнуті внаслідок комплексного впровадження нової техніки та сучасних методів управління у процес перевезення вантажів залізничним транспортом.

Поняття “*ефективність вантажних міжнародних залізничних перевезень*” у сучасних умовах господарювання набуває більш широкого змісту. Це результативність дій щодо підвищення міжнародного рейтингу України на світовому транспортному ринку за рахунок комплексного впровадження заходів, спрямованих на швидке, безперервне та безпечне переміщення вантажів та обов'язкове досягнення техніко-економічного, соціального та екологічного ефектів.

До основних напрямків ефективного розвитку вантажних залізничних перевезень відносяться:

- обґрунтування пріоритетних експортних та імпорتنих ринків у тісному зв'язку із потребами вантажоперевізників;
- удосконалення нормативно-правового забезпечення;
- дослідження можливостей досягнення вітчизняними залізницями міжнародних параметрів;
- формування єдиного інформаційного простору між усіма учасниками перевізного процесу;
- створення дійового механізму залучення грошових коштів на українські залізниці з метою оновлення рухомого складу;
- поліпшення якості та вдосконалення організації перевезень.

Одним з пріоритетних завдань українських залізниць є стабілізація і подальше нарощування обсягів транзиту. При цьому, через велику кількість і високі ставки зборів для вантажовласників, суттєво збільшується вартість доставки вантажів, а в деяких випадках стають неконкурентоздатними і самі експортні товари. Технологія стягування єдиного збору може змінитися тільки після затвердження єдиних ставок, які згідно із Законом України "Про транзит вантажів" мають не змінюватися протягом бюджетного року.

Застосування на практиці вищенаведених принципів дозволить підвищити ефективність вантажних залізничних перевезень і тим самим залучити додаткові обсяги вантажів в Україну.

У другому розділі "Основні напрямки підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень в умовах інтеграції України у світову транспортну систему" обґрунтовано необхідність оновлення рухомого складу залізничного транспорту України; визначено основні тенденції розвитку транзитних перевезень, що проходять через територію України; проаналізовано концептуальні вимоги до розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів; доведено, що існуюча система загальноєвропейських коридорів не повністю відповідає геополітичним та економічним інтересам України, оскільки не забезпечує транспортного сполучення з основними учасниками зовнішньоекономічної діяльності України.

Невчасне оновлювання рухомого складу Укрзалізниці обумовило прогресуюче погіршення його стану. На основі проведеного аналізу наявності рухомого складу залізниць України за останні 10 років встановлено, що рівень його зносу становить 57% (більш порогового 50%). Рухомий склад Укрзалізниці потребує розширеного відтворювання за рахунок залучення додаткових обсягів перевезень; більш ефективного використання амортизаційних відрахувань; створення реноваційного фонду та використання його за прямим призначенням; передачі в оренду з правом подальшого викупу промисловим підприємствам.

Формування міжнародних транспортних коридорів на території України і інтеграція з європейською і світовою транспортними системами визначені Кабінетом Міністрів України як загальнодержавний напрямок розвитку транспортно-дорожнього комплексу.

Під *міжнародним транспортним коридором* (МТК) слід розуміти сукупність наземних, водних, трубопровідних та повітряних транспортних магістралей, що мають сучасне технічне оснащення, призначені для концентрації в них міжнародних перевезень і створені з метою мінімізації термінів доставки вантажів і пасажирів у задане місце і час, зумовленої якості з мінімальними витратами.

Вигідного географічного положення і наявності розвиненої транспортної мережі ще не достатньо для залучення і утримання значних обсягів транзитних

вантажів. Тому одним з принципів транспортної політики має бути принцип співпраці і взаємодоповнення України з країнами СНД і Балтії, у тому числі розподіл перевезень за видами транспорту і окремими ланками мережі.

У сферу формування МТК не увійшли важливі промислові регіони як України (Донбас, Придніпров'я і ін.), так і колишніх республік СРСР, що забезпечують розвиток її зовнішньоторговельних відносин. Виходячи з цього, важливим напрямком розвитку транспортної зовнішньоекономічної політики українських залізниць є обґрунтування найбільш привабливих експортних та імпорتنих ринків в окремих країнах та включення їх в існуючу мережу МТК.

При обґрунтуванні напрямків потенційних МТК використані існуючі об'ємні показники експортно-імпорتنих і транзитних вантажів у міжнародному сполученні, що наведені у табл.1. Обсяги перевезень на дільницях залізниць обраних напрямів у цей час коливаються від 1,3 млн. т-км нетто на дільниці Севастополь – Козача Лопань і до 4,4 млн. т-км нетто на дільниці Мостиська – Удрицьк.

Залізничні напрямки 1 і 2 в поєднанні з “критським” МТК №3 (включаючи дільницю Пшемисль – Красне) і МТК Гданськ – Одеса (дільниця Здолбунов – Рівне) забезпечують вихід Білорусі і Росії на залізничну мережу Польщі і далі в Німеччину, Францію, Чехію і Австрію. Поєднання залізничних напрямків 3 і 4, включаючи відгалуження Полтава – Тополі, яке входить в МТК, обслуговують зв'язки Молдови і Румунії з Росією, Казахстаном і Центральною Азією. Залізничні напрямки 5 і 7 у поєднанні з напрямками 4 і 6 зв'язують Україну, Росію, Казахстан, Білорусь, а також країни Балтії через Чорне море з Туреччиною, Сірією і іншими країнами.

Таблиця 1

Напрямки, передбачувані для включення в МТК

№ п/п	Напрямок	Залізниця, де проходить маршрут
1	Рівне – Сарни – Удрицьк	Львівська залізниця
2	Красне – Здолбунов	Львівська залізниця
3	Клементово (державний кордон /Колбасне/) – Слобідка – Обходна – Підгородна – Помошна – Чернолеська	Одеська залізниця
4	Користівка – Бурти – Полтава	Одеська та Південна залізниці
5	Одеса – Колосівка – Помошна	Одеська залізниця
6	Кременчук – Ромодан – Ромни – Бахмач – Щорс – Куток вантажний.	Південна та Південно-західна залізниці
7	Севастополь – Мелітополь – Запоріжжя – Славяногорськ – Тропа	Придніпровська, Донецька та Південна залізниці
8	Доля – Волноваха – Сартана	Донецька залізниця

Зазначені напрямки забезпечують значну частину вантажообігу, як у міжнародних перевезеннях, так і в межах України. Переважно вони йдуть паралельно автомагістралям федерального і міжнародного значення, а також внутрішнім водним системам. Таке поєднання різних видів транспорту дає можливість координації дій сегментів транспорту МТК, створює конкуренцію перевезень і, як наслідок, зниження частки вартості товару, яку складає його транспортування.

Основні напрямки розвитку транспортної зовнішньоекономічної політики українських залізниць, що запропоновані дисертантом, можуть бути реалізовані за умови створення оператора змішаного перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Він виконує такі функції: укладає відповідний договір з урахуванням міжнародної конвенції і бере відповідальність за виконання єдиного наскрізного документу.

Створення операторів змішаного перевезення вантажів, поєднаних з представництвами зарубіжних транспортних організацій, сприятиме розвитку експортних послуг і інфраструктури транспортної системи України, збільшенню обсягів перевезень, скороченню їх терміну і збереженню, подоланню конкурентних відносин між видами транспорту і переведенню їх у русло співпраці і інтеграції з Європейським Співтовариством.

У розділі 3 “Організаційно-економічний механізм забезпечення підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень” досліджено можливості досягнення залізницями України міжнародних параметрів; обґрунтовано необхідність оновлення рухомого складу залізничного транспорту України за рахунок створення акціонерного товариства відкритого типу “Оператор внутрішніх перевезень вантажів” (АТ“ОВПВ”), удосконалено методичні підходи щодо формування і використання прибутків АТ “ОВПВ”.

З метою досягнення міжнародних параметрів залізничної інфраструктури для збільшення швидкості доставки вантажів, а також скорочення витрат на перевезення, обґрунтовано наступні заходи: ремонт шляхової інфраструктури, заміна або модернізація системи автоблокування; визначено вартість електрифікації напрямків, що запропоновані для включення в національну мережу МТК (приблизні капітальні вкладення становлять 345,6 млн. грн.); придбання локомотивів нового покоління з поліпшеними технічними характеристиками; перехід на електровози подвійного живлення; модернізація технології роботи прикордонних технічних (сортувальних, дільничних) станцій з наданням пріоритету міжнародним транзитним перевезенням, розробкою і впровадженням відповідної системи організації перевезень; створення системи сертифікації і ліцензування оператора змішаного перевезення.

Автором розроблено організаційний план створення оператора внутрішніх перевезень вантажів у формі акціонерного товариства відкритого типу “Оператор внутрішніх перевезень вантажів” (АТ “ОВПВ”). Згідно з діючим законодавством сформульовані вимоги до фінансово-економічної діяльності і його розташування, права і відповідальність, створення початкового статутного фонду, органів управління та інш.

На території Донбасу і Придніпров'я зосереджено понад 50% промислових потужностей України. Недосконалість організації перевезення вантажів між металургійними, флюсо-доломитними, гірничо-збагачувальними та залізрудними підприємствами Донбасу і Придніпров'я призводить до невиправданих довготривалих втрат часу. Створення АТ “ОВПВ” забезпечить надійність і ефективність перевезень агломерату, окатишів і флюсів.

Основні послуги, які надаватиме АТ “ОВПВ”, наступні: забезпечення своєчасності і збереження вантажу; організація просування вагонів суворо за встановленими графіками, введення обов'язкових штрафних санкцій у разі затримок; визначення маршруту перевезення вантажу, оптимальних способів його доставки, пунктів перевантаження; підготовка транспортних, товаросупроводжуючих і інших необхідних для перевізного процесу документів; укладання зі страховою компанією договору транспортного страхування вантажу і отримання від неї необхідних страхових документів; інформаційне забезпечення вантажовідправників і вантажоодержувачів і т.ін.

Ефективність створення АТ “ОВПВ” у значній мірі визначається скороченням витрат шляхом оптимальної організації перевезень власним вагонним парком, що призведе до скорочення потреби в рухомому складі. Скоротиться час простою під вантажно-розвантажувальними роботами, збільшиться швидкість маршрутного відправлення; спроститься оформлення перевізних документів.

Джерелом фінансування мають бути кошти металургійних, флюсо-доломитних, гірничо-збагачувальних та залізрудних підприємств Донбасу і Придніпров'я, Укрзалізниці, банків та інших зацікавлених осіб. Розмір інвестицій, необхідних для створення і функціонування АТ“ОВПВ”, складає 22,378 млн.грн.

Заплановані перевезення передбачається освоїти парком окатишевозів, орендованих в Укрзалізниці, а також новими вагонами, придбаними на вагонобудівних заводах України, придбаними і орендованими АТ “ОВПВ” на промислових підприємствах України поетапно протягом 8 років.

При розрахунку ефективності використання транспортних засобів необхідно враховувати не тільки витрати на утримання та оновлення рухомого складу, але і період його експлуатації та пов'язані з цим витрати на технічне обслуговування і ремонт. При оцінці ефективності роботи транспортного підприємства доцільно брати до розрахунку витрати, пов'язані з використанням залізничної

інфраструктури, у тому числі під'їзні колії та рухомий склад, що не знаходиться у власності цього підприємства.

Ефективність використання орендованих чи власних транспортних засобів багато в чому залежить від достовірності урахування усіх витрат, що пов'язані з його експлуатацією, та визначаються за критерієм ефективності $K_{ТП}^i > 1$, який розраховується за формулою:

$$\begin{aligned}
 ЧВ_i &= \frac{\sum_{j=1}^k B_i}{\sum_{j=1}^k B_{ТП}} &
 ЧД_i &= \frac{\sum_{j=1}^k Д_i}{\sum_{j=1}^k Д_{ТП}} &
 K_{ТП}^i &= \frac{ЧД_i}{ЧВ_i} \\
 K_{ТП}^i &= \frac{\sum_{j=1}^k Д_i}{\sum_{j=1}^k Д_{ТП}} * \frac{\sum_{j=1}^k B_{ТП}}{\sum_{j=1}^k B_i}
 \end{aligned}$$

(1,2,3)

де $\sum_{j=1}^k ЧВ_i$ - частка витрат від експлуатації окатишевозу i -го типу приналежності;

$\sum_{j=1}^k ЧД_i$ - частка доходу від експлуатації окатишевозу i -го типу приналежності;

$\sum_{j=1}^k B_i$ - загальна сума витрат від експлуатації окатишевозу i -го типу приналежності;

$\sum_{j=1}^k Д_i$ - загальна сума доходу від експлуатації окатишевозу i -го типу приналежності;

$\sum_{j=1}^k B_{ТП}$ - загальна сума витрат від експлуатації окатишевозів усіх типів

приналежності;

$\sum_{j=1}^k D_{ТП}$ - загальна сума доходу від експлуатації окатишевозів усіх типів

приналежності;

j – період експлуатації окатишевозу ($j = 1, 2, 3 \dots k$), років;

$K_{ТП}^i$ - коефіцієнт прибутковості окатишевозу i -го типу приналежності.

Наведена формула була використана для оцінки ефективності роботи АТ“ОВПВ”, з урахуванням таких складових:

B_1 - витрати, що пов'язані із експлуатацією нового окатишевозу, який знаходиться у власності АТ “ОВПВ”;

B_2 - витрати, що пов'язані із експлуатацією застарілого окатишевозу, який був викуплений в Укрзалізниці та знаходиться у власності АТ “ОВПВ”;

B_3 - витрати, що пов'язані із експлуатацією застарілого окатишевозу, який був викуплений у промислових підприємств та знаходиться у власності АТ “ОВПВ”;

B_{n_i} - витрати, що пов'язані із експлуатацією застарілого окатишевозу, який орендований в Укрзалізниці з залишковим терміном служби 1, 2, 3, 4, 5 і 6 років.

У результаті розрахунків отримано наступні критерії: $K_{АТ"ОВПВ"}^1 = 1,263$;
 $K_{АТ"ОВПВ"}^2 = 1,263$; $K_{АТ"ОВПВ"}^3 = 1,263$; $K_{АТ"ОВПВ"}^4 = 1,048$; $K_{АТ"ОВПВ"}^5 = 1,042$;
 $K_{АТ"ОВПВ"}^6 = 1,037$; $K_{АТ"ОВПВ"}^7 = 1,031$; $K_{АТ"ОВПВ"}^8 = 1,038$; $K_{АТ"ОВПВ"}^9 = 1,035$.

Як видно, найбільш вигідно експлуатувати окатишевози, що знаходяться у власності АТ “ОВПВ” та орендовані у промислових підприємств.

Таким чином, повне та достовірне відображення усіх витрат, що пов'язані з утриманням та експлуатацією рухомого складу, дозволить виявити резерви на підприємстві та підвищити ефективність його використання.

Прибутки від перевезення окатишів, агломерату, флюсів металургійних підприємств Донбасу і Придніпров'я визначені за нормами тарифного керівництва №1. Вони одержуються за перевезення вантажів (тарифи обумовлені схемою №1) та послуги, що надаються додатково клієнту (додаткові збори, що включають подачу-прибирання вагонів, договірні тарифи). Розмір вартості послуг прийнято у розмірі 9% від тарифу (виходячи зі статистичних даних відносно робочого парку

Укрзалізниці). Плата за користування вагонами на під'їзних коліях відправниками вантажу і вантажоодержувачами, визначається відповідно до збірника №1 "Правил перевезень і тарифів залізничного транспорту України".

На початку перших 4 років діяльності АТ "ОВПВ" передбачається отримання позикових коштів у сумі 22,4 млн. грн., необхідних для купівлі 900 нових окатишевозів, 500 старих, придбаних в Укрзалізниці і 100 старих у промислових підприємств та на проведення капітального ремонту, а також на організацію АТ "ОВПВ" (придбання меблів, оргтехніки, автомобілів і т.ін.).

Строк окупності запропонованого проекту складає 4,1 роки; чистий приведений доход – 37, 77 млн.грн.; індекс прибутковості – 2,69; внутрішня ставка прибутковості – 9,4%. За 11 років АТ "ОВПВ" зможе оновити наявний парк вагонів. До кінця восьмого року реалізації проекту інвентарний парк вагонів АТ "ОВПВ" становитиме 1500 вагонів.

У період реалізації проекту АТ "ОВПВ" забезпечить власним парком вагонів перевезення понад 4,4 млн. т вантажів за рік. За 11 років доходи Укрзалізниці складуть 613,45 млн.грн., що буде помітним внеском до бюджету України.

При оцінці соціальних результатів проекту передбачається, що він відповідає соціальним нормам. Створення робітникам нормальних умов праці і відпочинку, забезпечення житловою площею і об'єктами соціальної інфраструктури (у межах встановлених норм) є обов'язковими умовами і не підлягає самостійній оцінці в складі проекту.

Основними видами соціальних результатів, які передбачається досягти у разі впровадження запропонованих у дисертаційному дослідженні пропозицій, є:

- удосконалення структури національної мережі міжнародних транспортних коридорів доповненням до її складу нових залізничних напрямків;
- проведення заходів, що підвищують швидкість прямування;
- поліпшення інформаційного обслуговування вантажоперевізників;
- підвищення надійності енергопостачання населених пунктів при електрифікації залізничних напрямків:

Рівне - Сарни - Удрицьк;

Клементово- Слобідка;

Користівка - Полтава;

Кременчук - Куток вантажний;

- збільшення кількості робочих місць, зміна транспортних схем доставки вантажів та економія вільного часу внаслідок створення оператора внутрішніх перевезень вантажів.

При визначенні ефективності інвестиційних проектів необхідно враховувати екологічні чинники. При ухваленні рішення про впровадження інвестиційного проекту на транспорті необхідно враховувати екологічний ефект, а це можливо тільки у разі тісної співпраці транспортників з екологами. Так, ми вважаємо за

необхідне створення у складі Укрзалізниці спеціального підрозділу з екологічних проблем, який проводитиме заходи щодо зниження впливу транспорту на екологічні системи.

ВИСНОВКИ

За результатами виконаної роботи можна зробити такі висновки та пропозиції:

1. Визначено, що для успішної інтеграції України у світову транспортну систему необхідно використання комплексної методики оцінки ефекту від впровадження реконструктивних заходів. Оцінку ефективності вантажних залізничних перевезень доцільно проводити за трьома рівнями: з точки зору отриманого техніко-економічного, соціального і екологічного ефектів.
2. Негативні наслідки ринкових перетворень в Україні згубно позначились на роботі залізничного транспорту, використанні джерел інвестування для відтворення рухомого складу та призвели до порушення зовнішньоекономічних зв'язків і, як наслідок, входження до європейської та світової транспортної системи.
3. Для визначення науково обгрунтованих передумов розвитку зовнішніх і внутрішніх складових стратегічного розвитку залізничного транспорту використано системний підхід, який базується на виділенні основних проблем, що стоять перед вітчизняними залізницями, та розроблено комплекс заходів щодо розвитку транспортної зовнішньоекономічної політики вітчизняних залізниць з урахуванням можливого досягнення техніко-економічного, соціального та екологічного ефектів.
4. Проведене дослідження дозволило обгрунтувати потенційні напрямки розвитку транзитних перевезень через територію України з урахуванням найбільш привабливих експортних і імпортних ринків для їх включення в існуючу мережу МТК.
5. Визначені першочергові заходи щодо досягнення інфраструктури українських залізниць міжнародних стандартів з ціллю якомога швидшої інтеграції до європейської та світової транспортних систем.
6. Важливим напрямком підвищення ефективності функціонування і розвитку вантажних залізничних перевезень є створення операторів змішаного перевезення вантажів, поєднаних з представництвами зарубіжних транспортних організацій.
7. Обгрунтовано концепцію розширеного відтворення рухомого складу Укрзалізниці і головні джерела її інвестування, а також ефективність створення АТ "ОВПВ".

8. Розроблено механізм та визначено ефективність використання орендованих чи власних засобів транспортування за період їхньої експлуатації.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

У фахових виданнях:

1. Дикань В.Л., Кушнырь І.Ю. Исследование возможностей достижения железными дорогами Украины международных параметров // Вестник Национального технического университета “ХПИ”. – Х., 2002. - № 11 – 2. – С.108 – 110.
2. Дикань В.Л., Кушнырь І.Ю. Ефективність вантажних залізничних перевезень та її підвищення в умовах інтеграції залізничного транспорту України у світову транспортну систему// Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2003. - №4.- С. 77-82.
3. Дикань В.Л., Кушнырь І.Ю. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України// Коммунальное хозяйство городов. Серия: Экономические науки. – Х., 2002. – Вып. 44. – С.167-169.
4. Кушнырь І.Ю. Нормативно-правовые вопросы формирования и функционирования международных транспортных коридоров // Вестник национального технического университета “ХПИ”. – Х., 2002. - № 11 – 1. – С.136 – 137.
5. Кушнырь І.Ю. Совершенствование организации перевозок в рамках МТК // Коммунальное хозяйство городов. Серия: Экономические науки. – Х., 2002. – Вып. 40. – С.243-245.
6. Кушнырь І.Ю. Критерії оцінки ефективності функціонування вантажних залізничних перевезень// Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х., 2003. - №3. – С. 82-86.

У інших виданнях:

7. Кушнырь І.Ю. Процес інтеграції транспортних систем у Чорноморському регіоні // Актуальні проблеми та перспективи розвитку фінансово-кредитної системи України. - Х. , 2001. – С.178 – 179.
8. Кушнырь І.Ю. Интеграция Украины в мировую транспортную систему // Вісник Харківського університету № 551. Серія: “Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих вчених м. Харкова”. Частина 2. – Х., 2002. – С. 119-124.

Тези конференцій:

9. Кушнырь І.Ю. Пути повышения транспортного обслуживания на железных дорогах Украины // Вчені записки: Науковий журнал. Серія "Наука та практика управління". Випуск 4(8). – Х., 2002. – С. 112 –114.

АНОТАЦІЯ

Кушнір І.Ю. – Ефективність вантажних залізничних перевезень в Україні та її підвищення в умовах глобалізації. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеню кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2004.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню теоретичних, методичних і прикладних питань підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень в умовах інтеграції залізничного транспорту у світову транспортну систему.

У дисертаційній роботі визначено та розкрито сутність та співвідношення понять "ефективність вантажних залізничних перевезень" та "ефективність вантажних міжнародних залізничних перевезень" з урахуванням специфіки розвитку транспорту в сучасних умовах господарювання; систематизовано структурні елементи комплексного підходу щодо підвищення ефективності вантажних залізничних перевезень; уточнено поняття "міжнародні транспортні коридори" з урахуванням принципів логістики; доведено доцільність оптимізації структури національної мережі міжнародних транспортних коридорів шляхом включення до її складу нових залізничних напрямків та визначено склад цих напрямків; визначено критерії оцінки ефективності роботи транспортного підприємства з урахуванням витрат на утримання і оновлення рухомого складу; обґрунтовано доцільність створення спеціалізованого оператора внутрішніх перевезень вантажів з метою активізації процесу залучення інвестицій для оновлення рухомого складу.

Ключові слова: ефективність, вантажні залізничні перевезення, залізничний транспорт, об'єкти, суб'єкти, обґрунтування, міжнародні транспортні коридори, рухомий склад.

АННОТАЦИЯ

Кушнырь И.Ю. - Эффективность грузовых железнодорожных перевозок в Украине и ее повышение в условиях глобализации. - Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 – экономика транспорта и связи. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2004.

Диссертационная работа посвящена исследованию теоретических, методических и прикладных вопросов повышения эффективности грузовых железнодорожных перевозок в условиях интеграции железнодорожного транспорта в мировую транспортную систему. Доказано, что недостатки системы управления стали главной причиной кризисного состояния в государстве и, в первую очередь, при формировании государственной политики в области внешнеэкономической деятельности Украины. Это негативно отразилось на работе отечественных железных дорог и их инфраструктуре и, как следствие, привело к замедлению интеграции в европейскую и мировую транспортные системы.

Определено, что на данный момент на железнодорожном транспорте нет всеобъемлющей методики оценки эффекта от проведения реконструктивных мер. Проблеме оценки эффективности посвящен ряд научных трудов, но ее острота не снижается. На практике, в большинстве случаев, эффективность определяется упрощенно. Оценку эффективности грузовых железнодорожных перевозок, на наш взгляд, целесообразно проводить с точки зрения полученного технико-экономического, социального и экологического эффектов.

Для определения научно обоснованных предпосылок эффективной интеграции железнодорожного транспорта Украины использован системный подход, основывающийся на выделении основных проблем, которые стоят перед отечественными железными дорогами. Разработан комплекс мероприятий по развитию транспортной внешнеэкономической политики железных дорог Украины с учетом возможного достижения технико-экономического, социального и экологического эффектов.

Развитие международной торговли предопределяет необходимость формирования на территории Украины МТК, что предоставляет возможным сформулировать и раскрыть содержание этого понятия, как совокупности наземных, водных, трубопроводных и воздушных транспортных магистралей, которые имеют современное техническое оснащение, предназначены для концентрации в них международных перевозок и созданы с целью минимизации сроков доставки грузов и пассажиров в заданное место и время, обусловленного качества с минимальными затратами.

Сформулированы научно-обоснованные принципы, методы и инструменты комплексного подхода к информационному и законодательно-правовому обеспечению перевозок на стратегических направлениях МТК, которые позволят создать единое транспортное пространство между странами и решить вопрос взаимодействия различных видов транспорта.

Проведенное исследование позволило обосновать потенциальные направления развития транзитных перевозок через территорию Украины с учетом наиболее привлекательных экспортных и импортных рынков для их включения в существующую сеть МТК.

Определены первоочередные меры по достижению инфраструктуры украинских железных дорог международных стандартов с целью скорейшей интеграции в европейскую и мировую транспортные системы.

Проведенный анализ транспортной инфраструктуры направлений, которые предложены к включению в национальную сеть МТК, свидетельствует о неполном их соответствии международным стандартам, поэтому одной из первоочередных мер является электрификация этих направлений (общая сумма капитальных вложений составляет 345,6 млн. грн.) и переход на использование электровозов двойного питания.

Важнейшим направлением повышения эффективности функционирования и развития грузовых железнодорожных перевозок является создание операторов смешанной перевозки грузов, объединенных с представительствами зарубежных транспортных организаций.

Разработан механизм и определена эффективность использования арендованных или собственных транспортных средств за период их эксплуатации.

На основании анализа определено, что одним из приоритетных направлений формирования хозяйственно-экономического механизма привлечения средств для воспроизводства подвижного состава Укрзализныци, следует считать создание оператора перевозки грузов акционерного общества открытого типа "Оператор внутренних перевозок грузов" (АТ "ОВПГ"). Разработан финансовый план создания АТ "ОВПГ", согласно действующему законодательству сформулированы требования к финансово-экономической деятельности и его расположению, права и обязанности, создание начального уставного капитала, органов управления и другое.

Обоснована эффективность создания АТ "ОВПГ", что должно быть достигнуто за счет четкой организации перевозок, с учетом предложенных схем перевозок и грамотной маркетинговой политики.

Ключевые слова: эффективность, грузовые железнодорожные перевозки, железнодорожный транспорт, объекты, субъекты, обоснование, международные транспортные коридоры, подвижной состав.

Annotation

Kushnyr I.Y. – Efficiency of freight railway transportations in Ukraine under the conditions of globalization. – Manuscript.

Dissertation for the degree of a candidate of economic sciences on the speciality 08.07.04 – transport and communication economy. – Ukrainian State Academy of railway transport, Kharkiv, 2004.

This dissertation is dedicated to studying of theoretical, methodics and applied questions of rising the freight railway transportation efficiency under the condition of integration of railway transport into world transportation system.

The essence and correlation of notions “the efficiency of freight railway transportations” and “the efficiency of international freight railway transportation” taking into account the specific features of transport development under modern condition of managing have been determined and revealed.

The complex of measures as to the development of transport foreign economic policy of Ukrainian railways taking into account possible achievements of technical-economic, social and ecological effects has been developed.

Scientifically grounded principles, methods and instruments of complex approach to the information and legislative – legal provision of traffic of international transport corridors, which will allow to create an integral transport area between countries and to solve a question of different kinds of transport cooperation have been formulated.

The potential directions of transit traffic development through the territory of Ukraine taking into account the most attractive export and import markets in order to include them into the existing international transport corridors network have been grounded.

The urgent measures as to the achievement of international standards by Ukrainian railways with the purpose of rapid integrations into European and World transportation systems have been determined.

The mechanism and the efficiency of rented and own transportation means utilization within the period of their operation have been developed and determined.

Key words: efficiency; freight railway transportations; railway transport; objects; subjects; groundings; international transport corridors; rolling stock.

Кушнір Іраїда Юріївна

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ
ТА ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Ткаченко С.Є.

Підписано до друку

Формат паперу 60*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. Арк. 1,0. Обл.-вид. Арк. 1,25.

Замовлення № . Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво №112 від 06.07.2000р.

61050, м.Харків – 50, пл. Фейербаха,7