

УДК 338:338.47

Сінгаєвська М. П.

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Київський університет економіки та технологій транспорту

У статті розглянуті шляхи підвищення економічної ефективності на підприємствах залізничного транспорту.

Вступ

Темпи соціально-економічного розвитку залізничної галузі в наш час ще більш визначаються рівнем науки, темпами розробки і впровадженням новітніх технологій. Сучасний етап розвитку залізничної галузі виставляє економічну ефективність. Це найважливіший економічний показник, який характеризує рівень розвитку і раціональної організації економіки галузі на основі інтенсифікації з метою підвищення продуктивності суспільної праці. Розвиток економіки залізничної галузі на сучасному стані відбувається за рахунок факторів:

- застосування механізмів структурно-інноваційного оновлення;

- кращого використання ресурсів завдяки науково-технічній та інноваційній діяльності;

- наукоємне виробництво, що базується на використанні власних високих технологій та науково-технічних відкриттів.

Сьогодні першочерговими завданнями є:

- прискорений розвиток транспортної інфраструктури, створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів;

- складні завдання пов'язані з модернізацією управління транспортними системами;

- не останнє місце набуває співпраця зі Світовою організацією торгівлі. Вступ до Світової організації торгівлі позитивно вплине на ринки транспортних послуг і стимулюватиме транзитні транспортні потоки через територію держави;

- активізація процесу набуття Україною членства у Світовій організації торгівлі вимагає збереження кадрового потенціалу науково-технічної сфери, а також заохочення молоді до участі в науковій та науково-технологічній діяльності.

Найбільш ефективними інструментами по економічному відродженню залізничної галузі виступають створені механізми фінансово-економічної діяльності, які унеможливають деформацію в економіці галузі. Створена нова економічна політика на залізничному транспорті України, яка охоплює цільові галузеві програми, спрямовані на додаткову економію коштів.

Постановка задачі

Розвиток світового і вітчизняного ринку економічної діяльності залізничної галузі є раціональне рішення підвищення економічної ефективності.

Одним з напрямків рішення даної проблеми є важелі одержання додаткового ефекту без додаткових витрат, тобто за рахунок економії ресурсів та поточних витрат. На теперішній час у розвитку залізниці найбільш невідкладне завдання – інтенсифікація виробництва, зростання його ефективності.

Аналіз досліджень і публікацій

Розвиток економіки підприємств залізничної галузі залишається в колі уваги економічних досліджень. Перехід до ринкових умов господарювання робить дедалі наголос на підвищення ефективності економічної діяльності підприємств галузі.

Вітчизняними економістами такими як: В. В. Новожилов, Г. М. Сорокін, Т. С. Хачатуров та ін., було висунуто низку

важливих концепцій розуміння сутності економічної категорії. Но неможливо вважати до кінця вирішеними аспекти цієї складної проблеми.

Розвиток теорії ефективності – це шлях наукових досліджень. Спорудження таких гігантів як залізнична магістраль Москва – Донбас, Дніпрогес характеризується становленням теорії економічної ефективності. На той час сутність економічної ефективності підприємства розуміли, як встановлення результатів до ресурсів підприємства.

Розуміння сутності ефективності підприємства дає можливість правильно визначити напрямки розвитку підприємства. З'ясуємо поняття ефективності. Поняття "ефект" походить від латинської мови "*effectus*", що означає дію, дієвий, продуктивний; що дає потрібний результат.

В наш час широко використовується показник "ефективність". Звичайно під ефективністю розуміють відношення результатів або ефектів до ресурсів чи витрат.

Розглядаючи процес виробництва у поняття "ефект" необхідно вкладати зміну продуктивних сил, також виробничих відносин. Процес виробництва являє собою сукупність змін, які відбуваються з засобами праці, предметами праці, самою працею та її соціально-економічними умовами. Ефект виробництва – це будь-які зміни, які відбуваються у процесі виробництва. Ефекти бувають позитивними, коли зміни є корисними, і негативними, якщо зміни є недоцільними (вплив виробництва на навколишнє середовище). Ефект – це результат в абсолютному значенні, що вимірюється в натуральних чи вартісних показниках.

На різних етапах розвитку економіки під кінцевими результатами виробництва розумілися: валова, товарна, реалізація, реалізована чиста продукція. З переходом підприємств на нові умови господарювання, кінцевими результатами почали вважати виконання договорів поста-

чань, продуктивність праці, прибуток, рентабельність.

В умовах ринку зміст економічного ефекту необхідно визначати як прибуток, або економію витрат чи ресурсів.

Ефективність розглядається так, як і визначив В. В. Новожилов – як відношення корисного ефекту (результату) до витрат на його отримання [5]. На відміну від ефекту, ефективність є величина відносна, а її динаміка пов'язана не будь-якими змінами у процесі виробництва. Ефективність зростатиме в таких умовах: збільшення ефекту при незмінних витратах, зменшення витрат при досягненні того ж самого ефекту. При визначенні ефективності підприємства враховуються всі витрати: трудові, матеріальні, фінансові. Ефективність охоплює всі сфери діяльності людини, всі стадії суспільного виробництва. Відмінною ознакою ефективності виробництва взагалі є наявність доданого продукту, а відмінною ознакою ефективності виробництва є наявність росту рівня ефективності.

Ефективність тісно пов'язана з виробничими, технологічними та управлінськими процесами, конкретними ситуаціями, рівнем забезпечення раціональної взаємодії зовнішнього і внутрішнього середовищ, а також рівнем використання її факторів, як основи формування конкурентних переваг господарських структур.

У визначенні ефективності як зауважив Г. М. Сорокін: "Сутність ефективності не в чисельних відносних величинах між затратами і результатами, як її часто визначають, а у самих відносинах з приводу виробництва, розподілу й обміну, які зумовлюють зменшення витрат для досягнення корисного ефекту" [6].

Економічна ефективність підприємств залізничної галузі – не самоціль, а лише засіб, що дає можливість найменшим чином реалізувати програмні цілі підприємства.

1. Технологічна програма

Технологічна програма пов'язана з покращенням використання виробничих засобів, оновлення техніки, ефективним її

використанням, підвищенням продуктивності праці.

Реалізація програми на залізничному транспорті це:

- розробка вітчизняних технологічних засобів залізничного транспорту, випуск сучасного рухомого складу електропоїздів, пасажирських вагонів, колійної техніки;

- низка заходів щодо ефективного та раціонального використання рухомого складу, впровадження нових технологій ремонту;

- модернізація пасажирського рухомого складу;

- будівництво нових ліній для високошвидкісного руху пасажирських поїздів; освоєння нових видів діяльності з урахуванням специфіки виробництва та виходячи з потреб споживача. Організація швидкісного руху на головних магістралях України. Реалізація програми забезпечить – впровадження швидкісного пасажирського сполучення і сприятиме більш високому кон'юнктурному рейтингу залізничного сполучення [10];

- скорочення транспортно – експлуатаційних витрат – впровадження комплексної ресурсозберігаючої технології ремонту рухомого складу, енергозбереження та економії пально-мастильних матеріалів, ефективність використання обладнання;

- підвищення якості та надійності пасажирських перевезень;

- ефективність праці;

- потрібно ретельно відслідковувати найважливіші показники конкурентоспроможності.

Важливою проблемою є вибір системи позначка для оцінювання реалізації перспективних програм, в основі яких лежить застосування механізмів структурно-інноваційного оновлення економіки залізничного транспорту.

2. Фінансова програма

Фінансова програма передбачає: забезпечення стабільності фінансової діяль-

ності залізничної галузі, зниження витрат, зростання прибутку.

Механізм формування та реалізації фінансової програми галузі може містити такі складові:

- механізм додаткового отримання та економії коштів;

- механізм одержання економічного ефекту від виробничої діяльності;

- механізм державного правового та нормативного регулювання фінансової діяльності підприємств.

Для фінансової стабілізації галузі були ліквідовані схеми виведення грошей із внутрішніх фінансових потоків і почата робота зі створення фінансово – ресурсної бази галузі.

3. Показники реструктуризації залізничної галузі

Реструктуризація виробничих систем, орієнтація на програми постійного вдосконалення – це методологічні підходи, які застосовують підприємствам галузі для підвищення конкурентоспроможності. За допомогою цих методів підприємствам галузі вдається досягти істотного підвищення якості робіт та послуг, зменшити витрати. Організаційно-управлінська стратегія галузі полягає у зміні структури управління, у встановлених нових функціональних зв'язків між існуючими структурними підрозділами.

На виконання положень Директиви ЄС "Про розвиток залізниць у Європейському Співтоваристві" здійснюється реструктуризація залізничного транспорту України – удосконалення структури управління і переходу на дволанкову систему управління:

- на залізничному транспорті розвивається процес відокремлення виробничої інфраструктури від перевізної діяльності, це може сприяти скороченню часу на застосування нових технологій і передавання права на прийняття рішень;

- у складі Укрзалізниці створено фінансово самостійні комерційно-технологічні підприємства;

• готуються до роздержавлення підприємства на залізничному транспорті, не пов'язані з основною діяльністю залізниць.

Показники економічної ефективності

Джерелом інформації для визначення показників економічної ефективності є дані одного з підприємств Донецької залізниці.

Серед промислових велетів України найбільшим, найважливішим є Донецька залізниця, яка щороку перевозить 150 млн. тон вантажів і 70 млн. пасажирів. Вона й єднає до тисячі виробництв у монопольний народно – господарський комплекс.

Завершальну оцінку діяльності підприємств залізниці дають на підставах фінансових показників: абсолютних – дохід чи прибуток, і відносних – показники ефективності. Це показники ефективності використання фінансових ресурсів. Завдання щодо фінансових ресурсів з'ясувати:

- під впливом яких факторів змінюються показники, що їх характеризують;
- на які з них підприємство спроможне впливати, а які є зовнішніми, тобто рівень яких змінюється поза межами підприємства.

Вплив чинників на зміну рівня рентабельності. Розраховують методом ланцюгових підстановок (табл. 1.1):

• збільшення частки прибутку на 1 грн. реалізованої продукції спричинило підвищення рівня рентабельності на 4 пункти

$$\Delta R_{\text{виробн}(ВП)} = [R_1 / (\delta_0 + K_0)] - [R_0 / (\delta_0 + K_0)] \quad (1)$$

$$\Delta R_{\text{виробн}(ВП)} = [49 / (4752 + 1198)] - [29 / (4752 + 1198)] \quad (2)$$

$$\Delta R_{\text{виробн}(ВП)} = (0,08 - 0,04) \cdot 100\% = 8 - 4 = 4 \text{ пункта} \quad (3)$$

зменшення фонемісткості, або збільшення фондівддачі основних виробничих

засобів спричинило підвищення рівня рентабельності на 2,7 пункти

$$\Delta R_{\text{виробн}(\delta)} = [R_1 / (\delta_1 + K_0)] - [R_1 / (\delta_0 + K_0)] \quad (4)$$

$$\Delta R_{\text{виробн}(\delta)} = [49 / (3275 + 1198)] - [49 / (4752 + 1198)] \quad (5)$$

$$\Delta R_{\text{виробн}(ВП)} = (0,109 - 0,082) \cdot 100\% = 10,9 - 8,2 = 2,7 \text{ пункти}$$

• зменшення коефіцієнта закріплення оборотних виробничих засобів, тобто прискорення їх оборотності спричинило підвищення рентабельності виробничих засобів на 0,5 пункти.

$$\Delta R_{\text{виробн}(K)} = [R_1 / (\delta_0 + K_1)] - [R_1 / (\delta_0 + K_0)] \quad (6)$$

$$\Delta R_{\text{виробн}(K)} = [49 / (4752 + 8,02)] - [49 / (4752 + 1198)] \quad (7)$$

$$\Delta R_{\text{виробн}(K)} = (0,088 - 0,083) \cdot 100\% = 0,5 \text{ пунктів} \quad (8)$$

Таким чином, рентабельність фондів за, наведеними чинниками загалом підвищилася на 7,2 пункти (4+2,7+0,5). Ефективність виробництва значною мірою залежить від раціонального та економного використання оборотних засобів. Рентабельність оборотних засобів у звітному періоді 61,12%, а у попередньому – 23,94%, тобто збільшення на 37,2% (див. табл. 1.1).

До найважливіших показників ефективності використання оборотних засобів належить показник звільнення оборотних коштів. Для визначення відносного звільнення можна застосувати таку залежність. Добуток різниці між коефіцієнтами завантаження і фактичного обсягу продукції:

$$\Delta \bar{Z} = (K_1 - K_0) \cdot ВП_1 \quad (9)$$

$$\Delta \bar{Z} = (0,08016 - 0,1198) \cdot 20694 = -0,03964 \cdot 20694 = -820,31 \text{ грн} \quad (10)$$

Відносно звільнено оборотних коштів з обороту. Значний вплив на результати діяльності підприємств має й ефективність використання оборотних засобів, у складі яких частка належить матеріальним витратам. Ця ефективність може вимірюватися за допомогою показника матеріаломісткості продукції:

Таблиця 1.1. Вплив чинників на фінансові результати підприємства

№	Показник	Умовні позначення	Попередній період	Звітний період
	1	2	3	4
1.	Вартість продукції (послуги) Виручка від реалізації продукції (грн.)	ВП	13737	20694
2.	Чистий прибуток (грн.)	П	394	1014
3.	Середньорічна вартість основних виробничих засобів, грн	$\bar{z}_{н.об}$	6529	6779
4.	Середньорічна вартість оборотних виробничих засобів, грн	$\bar{z}_{об}$	1646	1659
5.	Загальна вартість засобів, (р.3 + р.4)	$z_{н.об} + z_{об}$	8175	8438
6.	Фондовіддача, грн. (р.1 : р.3)	$K = \frac{ВП}{z_{н.об}}$	2,10	3,05
7.	Фондомісткість продукції, грн. (р.3 : р.1), коп. на грн.	$\delta = \frac{z_{н.об}}{ВП}$	0,47528	0,32758
			47,52	32,76
8.	Коефіцієнт завантаження обігових коштів, грн. (р.4 : р.1), коп. на грн.	$K = \frac{z_{об}}{ВП}$	0,1198	0,08016
			11,98	8,02
9.	Рентабельність реалізованої продукції (р.2 : р.1), %	$R_p = \frac{П}{ВП}$	2,9	4,9
10.	Рентабельність виробничих фондів (р.2 : р.5), %	$R_{в} = \frac{П}{z_{н.об} + z_{об}}$	4,8	12,0
11.	Рентабельність оборотних засобів	$R_{об} = \frac{П}{z_{об}}$	23,94	61,12

* Джерела інформації "Звіт про фінансові результати за 2002 р. розділ "Баланс" на 1 січня 2003р.

$$K_M = \frac{\text{Витрати матеріалів}}{\text{Ефект}}$$

$$(11) \quad i_{K_M} = \frac{2,36}{3,96} = 0,596 \text{ або } 59,6\% \quad (14)$$

Попередній період:

$$K_M = \frac{1562}{394} = 3,96 \text{ грн} \quad (12)$$

Звітний період:

$$K_M = \frac{2397}{1014} = 2,36 \text{ грн} \quad (13)$$

Матеріаломісткість продукції у зворотному періоді знижено на 40% (100-59,6)

Дані табл. 1.2 свідчать про трудомісткий характер виробництва, частка витрат на оплату праці 42,8 і 49,8 за періоди. Темп збільшення за цією статтею на 7

пунктів. Відносна економія (перевитрати поточних витрат):

- матеріальні витрати

$$\Theta = M_1 - M_0 * I_{\text{реалізована продукція}} \quad (15)$$

$$\Theta_{\text{перевитрати}} = 2397 - 1562 * \frac{20694}{13737}$$

$$\Theta = 2397 - 2353 = 44$$

- витрати на оплату праці

$$\Theta = ОП_1 - ОП_0 * I_{\text{реалізована продукція}} \quad (16)$$

$$\Theta_{\text{перевитрати}} = 9792 - 6231 * 1,5064$$

$$\Theta = 9792 - 959 = 433$$

Амортизація:

$$\Theta = A_1 - A_0 * I_{\text{реалізована продукція}} \quad (17)$$

$$\Theta_{\text{економія}} = 571 - 778,8 = -208$$

Відносні перевитрати матеріалів та на оплату праці пов'язані з збільшенням виробництва та реалізації продукції.

Таблиця 1.2. Структура та відносна економія (перевитрати) операційних витрат*

№	Показник	Витрати за період, грн.		Частка, % за період	
		попередній	Звітний	попередній	звітний
1.	Матеріальні витрати	1562	2397	10,8	12,2
2.	Затрати на оплату праці	6213	9792	42,8	49,8
3.	Відрахування на соціальні заходи	2330	3763	16,1	19,1
4.	Амортизація	517	571	3,6	2,9
5.	Інші операційні витрати	3877	3138	26,7	16,0
	Разом	14499	19661	100,0	100,0

* Джерела інформації "Звіт про фінансові результати за 2002 р. розділ "Елементи операційних витрат". За критерієм результатів діяльності підприємства – "виручка від реалізації продукції" доцільно виявити майновий стан підприємства за такими двома напрямками:

Таблиця 1.3. Визначення частки інтенсивних та екстенсивних чинників у збільшенні виручки від реалізації продукції.

№	Показник	Умовні позначення	Попередній період	Зворотній період	Динаміка, %
1.	Виручка від реалізації продукції, грн	ВП	13737	20694	150,64
2.	Середньорічна валюта балансу, грн	В	10150	13884	136,79
3.	Ресурсовіддача, грн. (р.1 : р.2)	r	1.3533	1.49049	110.13

У табл. 1.3 співвідношення між темпами збільшення виручки від реалізації продукції Δ ВП і валюти Δ В оскільки Δ

ВП = 1,5064 > Δ В = 1,367, то ефективність використання майна підприємства підвищується. Кількісне визначення того, на-

скільки – це збільшення зумовлено збільшенням розміру майна, і наскільки його кращим використанням.

Внесок чинника:

- екстенсивного

$$\Delta \text{ВП} = (V_1 - V_0) * r_0; \quad (18)$$

$$\Delta \text{ВП} = (13884 - 10150) * 1,3533 =$$

$$= 5053 \text{ грн}$$

- інтенсивного

$$\Delta \text{ВП} = (r_1 - r_0) * V_1; \quad (19)$$

$$\Delta \text{ВП} = (1,4904 - 1,3533) * 13884 =$$

$$= 1904 \text{ грн.}$$

Виручка від реалізації збільшилась на 6957 грн. Внесок екстенсивного чинника становить:

$$(5053 * 100 \%) / 6957 = 72,6 \%,$$

Внесок інтенсивного чинника становить:

$$(1094 * 100 \%) / 6957 = 27,4 \%,$$

тобто підприємство збільшувало обсяг реалізації переважно завдяки збільшенню активів.

Реалізація програм, в основі яких лежить застосування механізмів структурно-інноваційного оновлення економіки залізничного транспорту, дозволить створити сучасні інформаційні системи та засоби зв'язку з наданням комплексу супутніх послуг.

Одержання кінцевого соціально-економічного результату фінансово-господарчої діяльності підприємств залізниці визначається економічним ефектом від зростаючих якостей транспортних послуг.

Економічний ефект може бути одержаним від виробничої діяльності залізниць, підвищення рівня обслуговування пасажирів та якості наданих транспортних послуг, енергозбереження, економії матеріальних ресурсів, скорочення трудових витрат і підвищення продуктивності праці. Зростання виробничого основного капіталу, удосконалення його приводять до підвищення озброєння праці основними засобами, що сприяє підвищенню продуктивності праці. Ефективність виробництва значною мірою залежить від раці-

онального та економного використання оборотних засобів. Узагальнюючим показником ефективності використання матеріальних ресурсів є матеріаломісткість.

Одним із напрямків зменшення витрат є удосконалення процесу придбання і використання матеріальних ресурсів.

Необхідно удосконалити організаційно-економічний механізм, який би стимулював підприємства усіх рівнів, постійно добиватися виконання робіт з мінімальними витратами.

Критеріями економічного ефективності у залізничних підприємствах виступають показники, які порівнюють результати роботи й витрати. Економічна ефективність повинна забезпечити постійне, стабільне зростання прибутку, рентабельності і підвищення якості транспортних послуг, економії всіх видів ресурсів.

Діяльність транспортних підприємств у цільових галузевих програмах повинна визначатися новою економічною політикою, яка передбачає:

- досягнення стабільного фінансового стану, високого рівня фінансової дисципліни;
- широкомасштабну роботу за створення фінансово-ресурсної бази галузі;
- врахування загальних принципів впровадження енергозбереження та економії пально-мастильних матеріалів, палива, матеріалоемність та енергоємність;
- витрати на заробітну плату з відрахуванням.

Створення системних джерел формування фінансових ресурсів дозволило розпочати фінансування капітально-відновлювального ремонту основних засобів одержання більшого ефекту з кожної гривні основних засобів. Шляхи економії поточних витрат на їх споживання та утримання – на кожну одиницю продукції (послуг) списується менший обсяг амортизації. Підтримка шляхів підвищення ефективності основних засобів – це комплекс перспективних програм структурно-інноваційного оновлення залізничного транспорту. Активізація цих програм визначається розробкою вітчизняних тех-

чних засобів транспорту, модернізацією пасажирського рухомого складу, вагонів; оновлення вантажних вагонів, покращення технічного стану колійного господарства шляхом впровадження нової технології ремонту та утримання колії.

Система показників ефективності основних засобів включає фондвіддачу, їх розраховують, як відношення обсягу продукції (послуг) до середньорічної вартості основних засобів. Оберненим показником фондвіддачі є фондомісткість продукції і характеризує величину основних засобів, яка використовується для виробництва одиниці продукції галузі.

Удосконалення техніки і поліпшення її використання виступають як основні фактори підвищення продуктивності праці.

Для оцінювання ефективності використання основних засобів, обчислюють показник амортизаційної місткості :

$$K = \frac{\text{Ефект}}{\text{Сума нарахованої амортизації}} \quad (20)$$

Вище зазначений показник перебуває під впливом вікової структури фондів і співвідношення вартості активної та пасивної частин основних виробничих фондів. Тому більш об'єктивну характеристику дає показник – фондвіддача.

Значний вплив на результати діяльності залізниць має й використання оборотних засобів, у складі яких найбільша частка належить сировині та матеріалам, які використовуються для виготовлення продукції (послуг).

$$\text{Показник матеріаломісткості продукції} = \frac{\text{Витрати матеріалів}}{\text{Ефект}} \quad (21)$$

Ефективність виробництва значною мірою залежить від раціонального та економічного використання оборотних засобів. Показники ефективності використання оборотних засобів належать: показники обертання, коефіцієнт завантаження, рентабельність оборотних засобів, показники звільнення оборотних коштів.

Шляхи економії оборотних засобів – одержання більшого ефекту з кожної гривні оборотних засобів, раціональне їх використання, зокрема збільшення швидкості обороту.

Вимірювання ефективності використання ресурсів праці пов'язано вирішування завдання:

- необхідно оцінювати ефективність застосування у процесі виробництва наявні ресурси робочої сили;

- необхідно оцінювати, як віддзеркаляться на витратах виробництва використання робочої сили.

В умовах ринкової економіки змінюються методи оцінки показника ефективності живої праці. Цими методами є: виробництво нових видів продукції на одиницю часу; час, витрачений на просування нового товару на ринку. Найбільш продуктивними мають бути підприємства, які мають успіх у виробництві наукоємних видів високоякісної продукції і одержують достатньо високий рівень прибутку.

Продуктивність праці слід пов'язати з прибутком коли вона буде виступати не як максимальний об'єм на одиницю часу:

$$W = \frac{Q}{T}, \quad (22)$$

а як здатність виробляти швидше своїх конкурентів нову продукцію, задовольняючи потребу споживача.

Завершальну оцінку діяльності підприємства (галузі) дають на підставі фінансових показників. Як абсолютних – доход чи прибуток і відносних, як показники рентабельності, тобто показники ефективності використання фінансових ресурсів.

Головне завдання щодо фінансових ресурсів є з'ясувати:

- під впливом яких факторів змінюються показники, що їх характеризують;

- на які з них підприємство спроможне впливати, а які є так званими зовнішніми, тобто тими, рівень яких змінюються поза межами підприємства.

Фінансові ресурси підприємства – це оборотні засоби, оборотність яких і є характеристикою їх ефективності з таких міркувань:

- у разі прискорення оборотності можливо за рахунок меншого обсягу фінансових ресурсів забезпечити безперервність виробництва для вироблення заданого обсягу продукції;

- у разі зменшення оборотності з процесу обігу виключається певна частина фінансових ресурсів, що з одного боку знижує інвестиційну привабливість підприємства, а з іншого – провокує або зменшення виробництва, або залучення виробництва за плату додаткових ресурсів; через це прибуток підприємства знижується.

Висновки

Узагальнення викладення свідчить про те, що першочерговими завданнями є прискорений розвиток транспортної інфраструктури, застосування механізмів структурно-інноваційного оновлення, наукоємне виробництво, що базується на використанні власних технологій.

Значною мірою досягненню фінансового стану залізниць сприяють цільові галузеві програми, які спрямовані на рівень розвитку економіки на основі інтенсифікації і економії коштів.

Ефективність виробництва значною мірою залежить від раціонального і економного використання необоротних і оборотних засобів. Здійснюється робота спрямована на вкладання коштів в основний капітал і на приріст матеріально-виробничих запасів. Було вжито заходів за програмою впровадження нових технологій ремонту, фінансування технічних розробок; виконується галузева програма енергозбереження та економії пально-мастильних матеріалів.

Одним із напрямків зменшення витрат є удосконалення процесу придбання і використання матеріальних ресурсів.

Необхідно удосконалити організаційно-економічний механізм, який би стимулював підприємства усіх рівнів постій-

но добиватися виконання робіт з мінімальними витратами.

Конкурентноспроможними мають бути підприємства, які досягають успіху у виробництві наукоємних видів продукції і одержують високий рівень прибутку.

Підтримка шляхів підвищення ефективності основних засобів – це комплекс перспективних програм структурно-інноваційного оновлення залізничного транспорту.

Підтримка цих програм визначається розробкою вітчизняних технічних засобів, модернізації пасажирського рухомого складу, оновлення вантажних вагонів, покращення технічного стану колійного господарства шляхом впровадження нової технології ремонту утримання колії.

Список літератури

1. *Вагомий* внесок донбаських залізничників. Урядовий кур'єр – №56 – 26 березня 2003.
2. *Герасименко С. С., Головач А. В., Еріна А. М.* Статистика. – К. – 1998. – 206 с.
3. *Економіка України* за перше півріччя 2003р. Урядовий кур'єр №135 – 24 липня 2003р. – С. 8-9.
4. *Експедитору* закони не написані. Урядовий кур'єр – №23 – 8.02.2003. – С. 17.
5. *Крутик А. Б., Оренбург М. А.* Малое предпринимательство и бизнес – коммуникации. – С.Пб: Бизнес-пресса. – 1998. – 418 с.
6. *Сорокин Г.М.* Экономическая эффективность при социализме. – М: Наука, 1979. – 335 с.
7. *Стратегія* політичної реформи. Урядовий кур'єр №71 – 16 квітня 2003 р. – С. 2-3.
8. *Транзитний* потенціал держави. Урядовий кур'єр №84. – 8 травня 2003 р. – 9 с.
9. *Транспорт і зв'язок* України. Стат. зб. – К. Держкомстат України. – 2002. – 195 с.
10. *Свет и тени* сегодняшней магистрали. Ученые – о проблемах отрасли. Магістраль № 22 – 3 марта 2005 г. – С. 6-7.
11. *Партнер* бухгалтера – ФЕІС. Магістраль № 8 – 29 січня 2005 р. – 4 с.