

Джерела та література:

1. Національний банк України : [Електронний ресурс] : офіційний сайт. – Режим доступу : www.bank.gov.ua/kurs/last_kurs1.html
2. МВФ : [Електронний ресурс] : офіційний сайт. – Режим доступу : www.imf.org
3. Асоціація українсько-китайського співробітництва (АУКС) : [Електронний ресурс] : офіційний сайт. – Режим доступу : www.aucc.org.ua
4. Вікіпедія : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uk.wikipedia.org/wiki/Резервна_валюта
5. Фінанси України : [Електронний ресурс] : офіційний сайт. – Режим доступу : <http://news.finance.ua/ua/~2/0/all/2010/12/03/219191>

Артюхова І.В., Еременко Е.В.**УДК 330.142.211****СПЕЦИФИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

Постановка проблеми. Основные производственные фонды составляют значительную часть богатства страны. Это овеществленный труд миллионов людей, аккумулированный в орудиях и условиях труда. Безусловно, чтобы происходило нормальное функционирование предприятия, необходимо наличие определенных средств и источников.

Следует отметить, что одной из важнейших проблем является проблема эффективного использования основных фондов железных дорог, которая определяется значимостью услуг отрасли и необходимостью обеспечения высоких экономических показателей работы железных дорог в условиях реформирования отрасли. Последствия экономического кризиса отразились на всех экономических показателях работы железных дорог. Таким образом, в течение ближайших лет необходимо решить проблему обновления подвижного состава и технического перевооружения отрасли. Поэтому, главной задачей в современных условиях является мобилизация средств обновления основных фондов, рациональное и экономное их использование.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемам эффективности использования основных средств посвящены публикации как отечественных, так и зарубежных авторов. Среди работ отечественных ученых, которые занимались исследованием данных вопросов, следует, в первую очередь, отметить труды Н.В. Афанасьева, С.И. Дорогунцова, С.В. Лукашева, С.Ф. Покропивного. Различные аспекты эффективности использования основных средств конкретно железной дороги затронуты в работах Н.Я. Клеца, В.И. Романко, М.И. Яковлева [1-3]. Несмотря на имеющееся внимание ученых к данной проблеме, вопрос организации эффективного использования основных средств на железной дороге остается нерешенным.

Цель исследования. Исследования проводятся на основе данных Симферопольской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-2). В задачи по анализу использования основных фондов входит исследовать состояние основных фондов и степень технической оснащенности железной дороги, дать оценку качеству использования основных фондов в целом и по отдельным их видам, определить экономическую эффективность их использования и указать резервы для улучшения эксплуатационной работы железной дороги.

Изложение основного материала исследования. Железнодорожный транспорт занимает важное место в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики и реализации социально значимых услуг по перевозке пассажиров. На его долю приходится более 70% грузооборота и 40% пассажирооборота, выполняемых транспортом общего пользования [1, с. 64]. В связи с изменениями объемных и качественных показателей изменилась также и структура основных фондов (таблица 1).

Таблица 1. Динамика состава основных средств железной дороги.

Состав основных средств	Годы					
	1993	1995	1998	2000	2006	2008
Единица измерения	Млн.грн.	Млн.грн.	Млн. грн.	Млн. грн.	Млн. грн.	Тыс.грн.
А.Производственные основные средства транспорта	218362	591427	2188995	5750604	5881355	5681502
1.Здания	10388	332267	1403721	3943939	4119735	3775258
2. Сооружения	74592	240567	9791797	3006924	3079641	3185327
3.Передаточные устройства	8827	124366	1174478	3174280	3518876	3752930
4.Машины и оборудование	15522	405527	1155151	3283804	3592796	4018486
5.Транспортные средства	104489	235754	8017744	1927366	1949119	1689347
6.Инструмент, производственный и хозяйственный инвентарь, другие виды основных средств	4545	131737	347068	935386	813419	293472
Б.Производственные основные средства других отраслей народного хозяйства	2538	123555	490544	1645693	359985	51741
В. Непроизводственные основные средства	2962	76548	1735228	6519693	5873903	5608963

Из таблица 1 видно, что строительство зданий производилось незначительными темпами, никаких масштабных строек железная дорога в последние 7 лет не проводила. Доля сооружений возросла, а

транспортные средства из-за ненадобности и истечения срока службы списывались, поэтому их доля в структуре основных средств снизилась. Непроизводственные фонды снизили свой удельный вес. Удельный вес машин и оборудования, передаточных устройств, инвентаря, инструмента, производственных средств других отраслей в общей сумме практически не изменились.

При изучении состояния основных фондов необходимо установить причины изменения коэффициентов износа и годности (таблица 2). Этими причинами могут быть движение основных фондов, начисление износа. Из таблицы 2 видно, что значительно увеличилась группа «Сооружения», наибольшее уменьшение произошло в группе транспортных средств. Соотношение активной и пассивной части изменилось на 2,7% с увеличением пассивной части основных производственных фондов.

Таблица 2. Анализ структуры и состояния основных фондов железной дороги.

Группа основных фондов	Удельный вес группы, %, за			Отклонение
	2000	2006	2008	
Здания	4,8	7,0	6,6	-0,4
Сооружения	34,2	46,4	49,5	+3,1
Передаточные устройства	4,0	6,0	6,6	+0,6
Машины и оборудование	7,1	6,1	7,1	+1,0
Транспортные средства	47,9	33,1	29,7	-3,4
Другие виды (инвентарь и др.)	2,0	1,4	0,5	-0,9
Итого	100	100	100	0
Активная часть	61,0	46,6	43,9	-2,7
Пассивная часть	39,0	53,4	56,1	+2,7

Возрастной состав активных основных фондов характеризует технический уровень основных фондов и степень их морального износа, что дает возможность выявить устаревшие транспортные средства, оборудование, требующее замены. Характеризуя структуру производственных фондов, нужно иметь в виду, что эффективность всех основных фондов зависит от качества использования их активной части и прежде всего транспортных средств, от обеспечения оптимальных пропорций в развитии основных фондов.

Эффективность использования основных фондов в значительной степени зависит от темпов и масштабов их обновления. Основные фонды по мере их использования подвергаются физическому и моральному износу. Коэффициент износа показывает лишь среднюю степень их износа. Разные группы основных средств могут быть изношены неодинаково, поэтому приведем данные основных производственных фондов по группам (таблица 3).

Таблица 3. Анализ износа ОПФ железной дороги по группам.

Наименование	Первоначальная стоимость, грн.	Остаточная стоимость, грн.	Сумма износа, грн.	Износ, %
Здания	3984395	2518124	1466271	5,2
Сооружения	28327610	13102588	15225022	53,6
Передаточные устройства	3785774	2048663	1737111	6,1
Машины и оборудование	4301454	2262687	2038767	7,2
Транспортные средства	16555574	8796560	7759014	27,3
Инструмент, инвентарь и др. виды основных средств	302939	146204	156735	0,6
Итого	57257746	28874826	28382920	-

Из таблицы 3 видно, что наибольший показатель износа у группы «сооружения», который составляет 53,6% от общего износа, у транспортных средств износ составил 27,3% - второй по величине. У остальных групп удельный вес износа в общей сумме износа незначителен.

Важное значение имеет процесс выявления основных фондов, подлежащих ликвидации, а также излишних и неиспользуемых основных фондов, которые следует передать другим предприятиям или реализовать в установленном порядке. Списание основных фондов ведет, во-первых, к уменьшению суммы амортизационных отчислений, а, следовательно, к снижению себестоимости перевозок, во-вторых, к уменьшению суммы отчислений из прибыли. Все это приводит к повышению прибыли и уровня рентабельности [2, с. 24].

Таблица 4. Движение ОПФ железной дороги

Показатели	2000	2006	2008
Коэффициент ввода	22,8	10,63	2,72
Коэффициент выбытия	8,5	10,5	2,98
Коэффициент замены	37,3	98,8	109,56

Анализ расчета, приведенный в таблице 4, показывает, что в начале анализируемого периода поступление основных фондов железной дороги превышает выбытие в 2,5 раза. Но в 2006 году введение производственных фондов примерно сравнялось с их выбытием, что связано со значительным сокращением объема введения новых основных фондов, отношение составляет лишь 0,13%, в 2008 году общее количество введенных и выбывших основных фондов сократилось из-за снижения введения новых основных фондов.

Для оценки эффективности использования основных производственных фондов, применяется система экономических показателей, среди которых - показатель фондоотдачи. Значение показателя фондоотдачи заключается в том, что его изменение указывает на качественные сдвиги в структуре основных производственных фондов и в структуре продукции транспорта. Рассмотрим динамику показателя фондоотдачи в таблице 5.

Таблица 5. Показатели фондоотдачи железной дороги.

Показатели	2000	2006	2008
Фондоотдача по объему продукции, ткм/грн	0,592	0,0017	0,00168
Фондоотдача по доходам, млн.грн./чел.	2,293	0,156	0,178
Фондовооруженность	-	589,12	588,3

Из приведенной таблицы 5 видно, что показатель фондоотдачи по объемам продукции на протяжении с 2000г. по 2006г. снижается, что говорит о падении объемов производства, и отставании роста объемов производства от роста основных фондов, в 2008 году фондоотдача в сопоставимых ценах осталась почти неизменной. Фондоотдача по доходам снизилась с 2000 г по 2006 г. почти в 15 раз (уменьшение доходов связано с сокращением объемов перевозок) и незначительно повысилась в 2008г.

Фондовооруженность за период с 2006 по 2008 сократилась на 0,82 млн. грн./чел, так как произошло одновременное небольшое сокращение численности рабочих и объема основных фондов. Для определения влияния фондовооруженности на фондоотдачу, необходимо определить производительность труда и сопоставить ее с фондовооруженностью. То есть эти два показателя тесно связаны между собой. Фондоотдача повышается, когда темпы роста производительности труда опережают темпы роста его фондовооруженности, или темпы снижения фондовооруженности труда опережают темпы снижения его производительности, или, если фондовооруженность труда повышается, а производительность и фондоотдача снижаются. Расчеты приведены в таблице 6.

Таблица 6. Основные финансово-экономические показатели работы железной дороги.

Показатели	2006	2008	Отклонение
Доходы млрд. грн.	10059	11242	+ 1183
ОПФ млн.грн.	64525720	63161755	-1,363965
Фондовооруженность труда, млн. грн./чел.	589,12	588,3	- 0,82
Производительность труда, млн. ткм./чел	1,015	0,985	- 0,03
Фондоотдача: в натуральном выражении, ткм/грн	0,0017	0,00168	-0,00002
в стоимостном выражении, грн	0,156	0,178	+0,022

Данные таблицы свидетельствуют о высоких темпах роста доходов на железной дороге за анализируемый период, более чем на 1183 млрд. грн. В сопоставимых ценах стоимость основных фондов сократилось, что вызвано сокращением существующих фондов более высокими темпами, нежели введение новых основных фондов, как следствие этого - сокращение фондовооруженности труда, отметим, не значительно. На железной дороге в 2008 году по сравнению с 2006 годом фондовооруженность снизилась на 0,82 млн.грн./чел., производительность труда снизилась на 0,03 млн. ткм./чел.

С повышением технической оснащенности железных дорог произошли большие изменения в структуре рабочих кадров, ликвидированы в основном тяжелые и опасные профессии, в целом изменились показатели железной дороги, которые представлены в таблице 7.

Таблица 7. Результаты изменения показателей работы железной дороги.

Показатель	2006	2008	Отклонение
Объем услуг: млн. грн.	64525720	63161755	- 1363965
10 прив. ткм.	847,65	858,68	+ 11,03
Производительность: тыс. ткм./чел.	1014,51	984,71	- 29,8
млрд. ткм.	111,119	105,721	- 5,398

Улучшение использования основных средств сокращает потребность железнодорожного транспорта в капитальных вложениях, позволяет полнее удовлетворять нужды народного хозяйства в перевозках. В целях заинтересованности улучшения использования основных производственных фондов введена плата за производственные фонды, которые вносятся предприятиями в государственный бюджет в виде отчислений из прибыли.

Выводы по данному исследованию. Итак, в рыночных условиях экономики основными требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся снижение эксплуатационных расходов, повышение производительности труда работников отрасли, удовлетворение возрастающих требований

пользователей, к качеству услуг предоставляемых транспортом и гибкое реагирование на изменения спроса на транспортные услуги. Решение этих вопросов связано с кардинальным обновлением основных фондов железнодорожного транспорта и повышением эффективности использования имеющегося производственного потенциала. Поэтому улучшение их использования способствует росту эффективности всего общественного производства и обеспечивает:

- повышение пропускной и провозной способности железных дорог, отдельных участков и направлений, что дает возможность увеличить объем перевозок без дополнительных капитальных вложений;
- снижение материальных, трудовых и денежных затрат на единицу перевозок, что находит отражение в снижении себестоимости перевозок, росте прибыли, рентабельности, фондов экономического стимулирования, производительности труда и др.;
- уменьшение потерь от морального износа средств труда;
- ускорение оборачиваемости основных фондов, т.е. ускорение темпов технического прогресса.

Источники и литература:

1. Анализ хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта / Н. Я. Клещ, А. Д. Печенкин и др.; под общ. ред. Н. Я. Клеща. – М. : Транспорт, 2006. – 264 с.
2. Романко В. И. Резервы повышения экономической эффективности использования основных фондов железнодорожного транспорта : монография / В. И. Романко. – М., 2004. – 152 с.
3. Яковлев М. И. Экономика, организация и планирование хозяйства сигнализации и связи : практ. рекомендации / М. И. Яковлев. – К., 2003. – 79 с.

Білозубенко В.С., Бочарова Ю.Г.

УДК 339.97

МОДЕРНІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ НА ПРИНЦИПАХ СЕЛЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ЇЇ ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

На сьогоднішній день національна інноваційна система (НІС) України є трансформаційним феноменом, який утворився у результаті часткового перетворення командно-адміністративної системи організації науки і відповідних форм її інтеграції з виробництвом у таку форму, яка відповідає західним уявленням про інтенсифікацію інновацій. У зв'язку із цим, проблема формування, підвищення ефективності та модернізації НІС України виступає об'єктом значного інтересу як з боку українських, так і зарубіжних вчених, серед яких найбільший внесок у розвиток теорії НІС в цілому та теорії модернізації НІС України, зокрема, зробили: Шумпетер Й., Гроссман Дж. [14], Хелпмен Е. [14], Ромер П. [16], Твісс Б. [10], Санто Б. [9], Карлссон Б. [13], Іванов В.В. [4], Новицький В. [6], Адаманова З.О. [1], Шнипко О.С. [12], Швиданенко О.А. [11] та ін. Проте, не заважаючи на наявність значної теоретичної бази, процес трансформації НІС України далекий від завершення і характеризується низькими темпами і гальмуванням необхідних структурних та інституційних змін, активізація яких можлива, в першу чергу, за рахунок врахування цивілізаційної ідентичності та цивілізаційного потенціалу держав. А отже, наукових розробок та основних теоретичних розробок таких вчених, як: Хантінгтон С. [15], Тойнбі А., Уільямсон О. [17], Хофстед Г., Грондон М. [3], Норт Д. [7], Аніліоніс Г. [2], Кузик Б. [5], Яковець Ю. [5], Павленко Ю. [8] та ін. Таким чином, враховуючи, що структурна конфігурація елементів НІС через низку причинно-наслідкових зв'язків визначається «ядром» цивілізації, орієнтація якого задана приналежністю до певної моделі та субмоделі цивілізації, рівень ефективності НІС встановлюється на основі забезпечення відповідності «ядерної» складової цивілізації принципам та вимогам до прискорення інноваційних процесів.

Внутрішній плюралізм та суперечливість особливостей пограничної цивілізації, які, з одного боку свідчать про значний інтеграційний потенціал (сталість) даної цивілізації та її спроможність вбирати нові цінності та інститути, не втрачаючи при цьому власного базового «ядра», а, з іншого, про функціонування України у континуумі якісно нестійких станів, визначає нездатність адекватної оцінки її суб'єктами діяльності (політичної і безпосередньо інноваційної) об'єктивної необхідності переходу до нової якості управління інноваційною сферою, а також неготовності до перцепції нових форм і механізмів діяльності. Подолати труднощі такого характеру можливо на основі селективного розвитку цивілізаційного потенціалу країни, який повинен бути спрямований на формування нового масиву цінностей і переконань, що відповідає завданням інтенсифікації інновацій. Групи деструктивних факторів, що знижують результативність інноваційної діяльності та пов'язані з цивілізаційним потенціалом України, представлені у таблиці 1.

Наведені фактори формують і зумовлюють негативний вплив неформальних інститутів на суб'єктів і загальне середовище інноваційної діяльності. Зміна якості і спрямованості цих деструктивних факторів визначена головним чином розвитком цивілізаційного потенціалу на основі селекції інституційних елементів (механізмів регулювання у складів формальних і неформальних інститутів) і розвитку культурних основ інноваційної діяльності.