

Принципи ефективної взаємодії залізниць з регіонами : монографія. Є.М. Сич, О.В. Бойко, О.І. Панченко. – К.: Логос, 2010. – 262 с.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ОБ’ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПАРТНЕРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ	10
1.1. Взаємодія та партнерство на ринку залізничних послуг як важливий фактор зростання економіки країни.....	10
1.2. Передумови формування та розвитку взаємодії залізничного транспорту з регіонами.....	17
1.3. Еволюція наукової думки та аналіз досліджень взаємодії залізничного транспорту з регіонами.....	41
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПАРТНЕРСТВА В СИСТЕМІ «ЗАЛІЗНИЦЯ – РЕГІОН»	49
2.1. Залізничний транспорт і регіони як суб’єкти ефективної взаємодії.....	49
2.2. Сутність і зміст процесів взаємодії в системі «залізниця – регіон».....	66
2.3. Принципи та функції ефективної взаємодії в економічній системі.....	91
2.4. Фактори розвитку взаємодії та партнерства залізничного транспорту з регіонами.....	107
РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПАРТНЕРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ	115
3.1. Комплексний аналіз процесу взаємодії залізничного транспорту з економікою регіонів.....	115

3.2. Напрямки поглиблення ефективного співробітництва на ринку залізнично – транспортних послуг.....	140
3.3. Економіко-математичне моделювання взаємодії залізниць з регіонами в процесі транспортного обслуговування пасажирів.....	157

РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ...166

4.1. Організаційно-економічний механізм взаємодії в системі «залізниця – регіон»	166
4.2. Методичні основи оцінки соціально-економічної ефективності взаємодії залізничного транспорту з регіонами.....	187
4.3. Дисципліна процесу взаємодії залізниць з місцевими органами управління.....	215
4.4. Стратегія реалізації взаємодії залізничного транспорту з регіонами.....	230

ВИСНОВКИ.....238

СПИСОК ДЖЕРЕЛ.....241

ВСТУП

Необхідною умовою виходу економіки України з кризи є ефективне функціонування транспортної мережі, основу якої складають залізниці. Створюючи передумови економічного розвитку країни, залізничний транспорт, як складова виробничої інфраструктури, забезпечує єдність основних ланок різного рівня управління – від окремих підприємств і організацій до конкретних галузей та регіонів. Залізниці відіграють ключову роль у впливі транспортного фактора на формування економіки будь-якого виробництва, обмін та споживання матеріальних благ, розміщення продуктивних сил і, як наслідок, сприяють прискоренню соціально-економічного розвитку суспільства в цілому.

Залізничний транспорт відрізняється суттєвими особливостями – велика фондоемність, низька інвестиційна привабливість, інертність структури управління, які викликають суперечності та складності в процесі розвитку галузі в умовах ринку. У зв'язку з тим, що від стану залізничного транспорту залежить ефективне функціонування всіх складових виробничої сфери та інфраструктури, виникає необхідність розвитку взаємодії між ними та синхронного інвестування. Існує об'єктивна потреба в фінансовій підтримці залізниць державою, регіонами та приватним бізнесом, оскільки такий підхід позитивно впливає на адаптаційні можливості всіх суб'єктів господарювання до нових економічних умов.

Одним із важливих резервів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту є поглиблення співробітництва з окремими територіями. Основні засади проведення єдиної транспортно-регіональної політики та подальшого розвитку договірних відносин між залізницями і місцевими органами державної виконавчої влади та самоврядування регламентуються законами України: «Про тран-

спорт», «Про залізничний транспорт», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про місцеві державні адміністрації», а також відображені в Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр. затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України в 2009 році.

Необхідно зазначити, що можливості співробітництва залізниць з регіонами дотепер використовуються вкрай недостатньо і динаміка зростання обсягів збитків від перевезення пасажирів у приміському сполученні носить загрозливий характер. За останні п'ять років збитки залізничного транспорту від приміських пасажирських перевезень зросли з 698,5 млн. грн. у 2003 р. до 1,3 млрд. грн. у 2007 р., а за результатами 2009 р. такі збитки склали близько 2 млрд. грн., з яких регіонами було компенсовано біля 12 %.

Фрагментарний характер економічних відносин з регіональними органами управління не дозволяє повністю розкритися потенціалу спільно прийнятих науково-практичних рішень. Тільки налагоджена система стабільних і стійких зв'язків між залізницями та регіонами в різних сферах діяльності створює своєрідні канали впливу на економічний стан учасників співробітництва і країни в цілому.

Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту, як четвертої галузі матеріального виробництва, відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як І.Я. Аксьонов, С.П. Арсеньєв, Є.Д. Бучин, М.Н. Бідняк, А.І. Воркут, В.М. Загорулько, Л.Г. Зайончик, В.В. Звонков, В.Г. Коба, В.І. Котелянець, М.І. Котлубай, В.Н. Лившиць, В.В. Мова, В.В. Повороженко, С.М. Резер, Н.К. Роздобудько, Є.М. Сич, А.О. Смехов, С.С. Ушаков, В.Г. Чекаловець, Б.І. Шафиркін, В.Г. Шинкаренко та багатьох інших.

Питанням розвитку залізничного транспорту присвячені чисельні роботи А.П. Абрамова, І.М. Аксьонова, О.О. Бакаєва, Ю. С. Бараша, І.В. Белова, В.Г. Галабурди, В.М. Гурнака, В.Л. Диканя, В.П. Ільчука, Н.М. Колесникової, Ф.П. Кочнева, Ю.Ф. Кулаєва, М.В. Макаренка, А.А. Мігаїшвілі, В.І. Пасічника, А.В. Перепелюка, В.О. Персіанова, А.А. Покотілова, М.Ф. Трихункова, Ю.М. Цветова, Н.В. Чебанової, А.П. Шишкова та інших відомих вчених.

Проте, незважаючи на актуальність комплексного процесу взаємодії залізниць з регіонами, до цього часу теоретичні дослідження та розробки присвячені лише окремим питанням взаємодії та висвітлені у працях вітчизняних і зарубіжних науковців та спеціалістів-практиків, таких як О.М. Гудков, А.Н. Кореньков, О.М. Кривопішин, Б.М. Лапідус, Л.А. Мартинова, О.А. Мошенко, В.Д. Надточій, В.А. Петренко, Н.М. Протасов, Самсонкін В.М., М.М. Толкачова, Н.П. Терьшина, М.М. Усманов та інших.

Тому удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіонами є актуальним і потребує системного підходу до вирішення науково-методичних та практичних питань, які є важливими на сучасному етапі галузево-територіальної кооперації.

Таким чином, в умовах ринкової економіки необхідність розвитку організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіонами обумовлюється комплексним, системним підходом і потребою ефективної гармонізації їх інтересів з метою залучення як галузевих, так і територіальних резервів виробництва.

Метою дослідження, представленого в монографії, є проведення комплексного аналізу приміських залізничних перевезень пасажирів та розробка науково-методичних і практичних підходів до вдосконалення та розвитку органі-

заційно-економічного механізму ефективної взаємодії в системі «залізниця – регіон», які сприяють стабілізації галузевої та регіональної економіки.

Монографія складається з чотирьох розділів.

У *першому розділі* досліджується об'єктивна необхідність розвитку взаємодії та партнерства залізничного транспорту з регіонами, розкривається особливе значення процесу взаємодії на ринку транспортних послуг як важливого фактору соціально-економічного зростання, вивчаються передумови формування та розвитку взаємодії залізничного транспорту з регіонами та відслідковується еволюція наукової думки та досліджень цього процесу.

У *другому розділі* визначаються організаційно-економічні основи формування взаємодії та партнерства в системі «залізниця – регіон», надається загальна характеристика залізничного транспорту та регіонів як суб'єктів ефективної взаємодії при здійсненні приміських пасажирських перевезень, виявляється системна сутність процесу взаємодії та обґрунтовується її зміст, властивості та закономірності, визначаються функції та принципи організаційно-економічної взаємодії залізниць з регіонами, систематизуються фактори, які здійснюють вплив на взаємодію та партнерство залізничного транспорту з регіонами.

У *третьому розділі* досліджується механізм реалізації взаємодії та партнерства залізничного транспорту з Чернігівським регіоном, визначаються основні тенденції в розвитку співробітництва залізниць з місцевими органами виконавчої влади та самоврядування, класифікуються та окреслюються основні напрямки їх ефективної взаємодії на ринку транспортних послуг, здійснюється економіко-математичне моделювання взаємодії залізниць з регіонами в процесі транспортного обслуговування пасажирів у результаті чого оптимізується процес компенсації регіонами збитків від приміських пасажирських перевезень.

У четвертому розділі представляються науково-методичні засади розвитку механізму взаємодії залізничного транспорту з регіонами, визначаються форми та методи співробітництва в рамках системи «залізниця – регіон», розробляються напрямки удосконалення організаційно-економічного механізму співробітництва залізниць з місцевими органами виконавчої влади та методичні основи оцінки його соціально-економічної ефективності, визначається стратегія реалізації взаємодії в системі «залізниця – регіон».

Практичне значення результатів дослідження полягає в обґрунтуванні пропозицій і рекомендацій щодо вдосконалення та розвитку організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіонами та інструментів його реалізації при забезпеченні повної компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень. Отримані результати складають методичне підґрунтя розвитку ефективного співробітництва між залізничним транспортом і регіонами та мають практичне втілення у формуванні системи регіональних контрактів, яка забезпечує поєднання обопільних інтересів сторін з метою концентрації ресурсів для вирішення пріоритетних галузевих і територіальних задач.

Таким чином, у даній монографії зроблена спроба ознайомити наукову громаду та широке коло працівників транспорту з найбільш важливими науково-практичними результатами дослідження перспектив розвитку та вдосконалення механізму ефективної взаємодії залізничного транспорту з регіонами. Окремі положення носять дискусійний характер і повинні привернути увагу та стати підставою для більш глибокого вивчення та вирішення проблем підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом.

РОЗДІЛ 1.

ОБ'ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПАРТНЕРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ

1.1. Взаємодія та партнерство на ринку залізничних послуг як важливий фактор зростання економіки країни

В умовах економічної кризи головним завданням є підтримка реального сектору економіки, в тому числі транспортної системи за рахунок реалізації антикризової програми, розрахованої на внутрішні резерви країни. Базовими принципами такої програми є: підвищення інвестиційної ролі держави, диверсифікація економіки, комплексний розвиток транспортної мережі країни та посилення ролі регіонів у вирішенні соціально-економічних проблем.

Для виходу з економічної кризи необхідно забезпечити підвищення ефективності функціонування господарюючих структур різних рівнів управління, оскільки від результатів їх діяльності залежить стан економіки країни в цілому. При цьому особлива увага повинна приділятися системоутворюючим галузям, які стимулюють попит на продукцію багатьох сфер діяльності, дозволяють створювати нові робочі місця та складають потенціал для посткризового розвитку економіки.

Створення умов для стійкої роботи залізничної галузі є потужним інструментом подолання економічного спаду та важливим чинником адаптації господарюючих суб'єктів до нових економічних умов у процесі трансформації структури матеріального виробництва та вдосконалення інститутів ринку. На сучасному етапі саме залізничний транспорт створює базу для розвитку інших галузей,

забезпечуючи перевезення вантажів, та значною мірою впливає на реалізацію соціальної політики, задовольняючи потреби в пасажирських перевезеннях всіх верств населення. Зростає роль залізничної мережі як інфраструктурної складової, яка забезпечує обслуговування транзитних потоків і реалізацію масштабних реальних проектів.

Головними завданнями подальшого розвитку залізничного транспорту є:

- формування в системі залізничного транспорту конкурентного сектору і створення умов для демонополізації діяльності галузі та розвитку конкуренції;
- забезпечення якісного рівня обслуговування пасажирів і клієнтів;
- підвищення безпеки функціонування та зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище;
- модернізація залізничної інфраструктури та оптимізація маршрутної мережі
- прискорення доставки вантажів і пасажирів.

Підвищення ефективності функціонування залізничної галузі та суттєве покращення якості транспортних послуг може стати потужним поштовхом до активізації інноваційно-інвестиційного розвитку економіки, якого потребують як регіони, так і країна в цілому. Тому пріоритетним завданням формування дієвого механізму вирішення комплексу організаційно-економічних проблем, пов'язаних з досягненням стабільного функціонування економіки країни є поступове вдосконалення та оптимальне використання виробничо-технічних потужностей національної залізниці.

У процесі впровадження ринкових механізмів господарювання умови функціонування залізничного транспорту зазнали суттєвих змін. Діяльність підприємств транспорту поступово змістилася зі сфери надання послуг соціального характеру до комерційної сфери. При цьому радикально змінилась законодавча основа функціонування під-

приємств залізничного транспорту та виникли протиріччя в нормативно-правовій, економічній, фінансовій та в організаційній сферах. Ринкові умови викликали широкий спектр взаємопов'язаних проблем, які стримують темпи та порушують пропорції розвитку залізничного транспорту. Для забезпечення його подальшого збалансованого розвитку виникає потреба всебічного аналізу параметрів діяльності різних складових залізнично-транспортної мережі та визначення нових концепцій та підходів щодо вдосконалення організаційно-економічного механізму їх функціонування.

Зміни, які виникають під впливом кризових процесів вимагають від усіх суб'єктів господарювання вміння передбачати та пристосовуватися до коливань ринку, а також миттєво використовувати всі сприятливі можливості для реалізації свого потенціалу. Структурні складові залізничної галузі не можуть одночасно реагувати на всі зміни економічних умов, тому важливим чинником нарощування її потенціалу повинна стати здатність до ефективного співробітництва.

Ділове співробітництво – це об'єднання напрямів ділової активності різних господарюючих суб'єктів для отримання взаємної вигоди. Існують різні форми співпраці, тому кожний господарюючий суб'єкт обирає саме той тип взаємодії, який дозволить отримати найбільш ефективний результат. Ефективне співробітництво забезпечує реалізацію інноваційно-інвестиційного розвитку економіки, сприяє зниженню витрат, підвищенню якості, а також знижує потенційні ризики та прискорює процеси створення і впровадження в виробництво нових видів товарів та послуг.

Тому важливим напрямком удосконалення діяльності підприємств залізничного транспорту та вирішення існуючих проблем, а також підвищення ефективності всієї

галузі є розвиток взаємодії та партнерства на ринку залізничних послуг.

Необхідність взаємодії з'явилась у процесі реформування економічних відносин в системі залізничних перевезень, коли з одного боку виникла потреба підвищення ефективності транспортного підприємства державної форми власності, а з іншої почали формуватись незалежні оператори та підприємницькі структури по перевезенню вантажів. По мірі зростання конкуренції на ринку залізничних послуг створюються нерівні умови функціонування для перевізників різних форм власності, тому держава через розвиток механізму взаємодії виконавчих органів різних рівнів з перевізниками впливає на відповідні процеси.

Розвиток ефективної взаємодії також є однією з умов подальшої пристосування підприємств залізничної галузі до європейських стандартів. Так, вимогою директиви ЄС 91/1893 є дотримання суспільних інтересів, пов'язаних з соціально значущим транспортним обслуговуванням населення. До того ж положення директиви містить механізм забезпечення даної вимоги, який стосується всіх видів транспорту. Передбачається, що держава через виконавчі органи різних рівнів може зобов'язувати транспортні підприємства обслуговувати на договірній основі окремі групи населення.

У процесі виконання таких зобов'язань, відповідна адміністрація повинна компенсувати додаткові грошові витрати, розмір яких визначається на основі принципів ефективного менеджменту. При укладанні договору між адміністрацією та компанією-оператором необхідно забезпечити розрахункову дисципліну та прозорість механізму розрахунків, що повинно передбачатися відповідними змінами в законодавстві.

Ділове співробітництво суттєво впливає на рівень інформативності, який стає важливим чинником вдоскона-

лення діяльності підприємств залізничного транспорту. Співробітництво в процесі формування єдиного інформаційного ресурсу в межах залізничної мережі є необхідністю для розвитку логістичних технологій та основою взаємодії всіх учасників перевізного процесу. Застосування логістики при організації роботи залізничного транспорту дозволяє оптимізувати перевізний процес, який розглядається як логістична система взаємодії всіх суб'єктів процесу перевезення.

Поступовий розвиток конкуренції на залізничному транспорті не виключає можливості виробничого співробітництва та технологічної взаємодії між окремими операторами. Організована та ефективна взаємодія між складовими залізничного транспорту є основою покращення обслуговування клієнтів і зниження витрат, тому є важливим фактором підвищення їх конкурентоспроможності.

Взаємодія в процесі формування та розвитку конкуренції на залізничному транспорті має свої особливості, які пов'язані з тим, що існує конкуренція не тільки між окремими операторами залізничного транспорту, а і між різними видами транспорту. Різні форми такої взаємодії можуть проявлятися в комбінованих, інтермодальних перевезеннях, а також в скоординованих діях транспортних операторів у пунктах перевантаження. Отже, існують значні можливості розвитку взаємодії залізничного транспорту з іншими представниками транспортного ринку для більш узгодженої роботи та задоволення потреб споживачів.

При удосконаленні функціонування залізничної галузі важливою проблемою є покращення якості послуг, які надаються пасажирам і вантажовласникам. Тільки різносторонній обмін інформацією між споживачами залізничних послуг і перевізниками дозволить ефективно розвивати конкурентне середовище на залізничному транспорті та підвищувати якість послуг. Тому в умовах реформування

залізничної галузі взаємодія є необхідною умовою підвищення якості обслуговування клієнтів та пасажирів.

У світовій практиці для забезпечення належного рівня якості формуються асоціації користувачів залізничних послуг, головною метою яких є підвищення ефективності перевізного процесу за рахунок забезпечення узгоджених дій транспортних компаній та користувачів послуг у експлуатаційній, технологічній і правовій сферах.

Водночас спостерігається сполучення саморегулювання взаємодії між видами транспорту з певними регулюючими заходами з боку держави, оскільки встановлення економічно обґрунтованого співвідношення між тарифами на окремих видах транспорту є важливою умовою взаємодії в рамках транспортної мережі. Тому також дієвим напрямком взаємодії можна виділити співробітництво, що відбувається в процесі формування тарифної політики на залізничному транспорті.

Вантажовласникам та суб'єктам господарювання складно прогнозувати свою роботу на строки більше одного року по відношенню до транспортної складової в цінах на сировину та проміжні товари, а це знижує інвестиційну привабливість їх бізнесу. Підвищення тарифів негативно впливає на споживачів послуг і сприяє переорієнтації перевезень із залізничного транспорту на інші. У результаті вдосконалення взаємодії суб'єкти господарювання повинні отримати можливість завчасно враховувати фактор транспортної складової при формуванні своїх річних бізнес-планів.

В умовах обмеження фінансових ресурсів інноваційно-інвестиційні проекти на залізничному транспорті можуть реалізовуватись тільки на засадах співробітництва та партнерства. При організації фінансового забезпечення інвестиційних проектів пов'язаних з модернізацією та переоснащенням рухомого складу та інфраструктури взаємо-

дія формується в процесі залучення довгострокових зобов'язань під реалізацію інвестиційних програм.

Основними інструментами залучення коштів є облигаційні займи та довгострокові кредити, що використовуються на взаємовигідних умовах. Тому важливим напрямом співробітництва з інвесторами може стати залучення коштів у розвиток залізничної інфраструктури в їх інтересах. Передусім це розвиток інфраструктури та під'їзних шляхів до магістральних ліній з метою забезпечення перевезень великих партій вантажів для крупних виробництв або портових терміналів, а також удосконалення залізничної мережі для збільшення швидкості.

У процесі розвитку транспортного співробітництва важливе місце займає взаємодія залізничних систем суміжних держав. Проведення узгодженої транспортної політики з країнами-партнерами є важливим чинником не тільки стабілізації, а й зростання економіки. Тому розвиток та укріплення партнерських відносин між усіма учасниками транспортного бізнесу як в межах країни, так і між операторами різних держав є об'єктивною необхідністю.

Таким чином, розвиток взаємодії та партнерства на ринку залізнично-транспортних послуг стає визначальним фактором вдосконалення функціонування залізничного транспорту та здійснює значний вплив на підвищення його ефективності, що вимагає пошуку дієвих механізмів реалізації співпраці за різними напрямками діяльності.

Враховуючі особливості залізничної галузі, вдосконалення процесу взаємодії та партнерства на залізничному транспорті є важливою умовою вирішення існуючих проблем та прискорення соціально-економічного розвитку країни. В умовах необхідності стабілізації та поступового зростання економіки найважливішу роль відіграє регіональний підхід до проведення антикризових заходів. Тому реалізація всіх напрямків співробітництва у сфері залізни-

чного транспорту необхідна, в першу чергу, на регіональному рівні.

1.2. Передумови формування та розвитку взаємодії залізничного транспорту з регіонами

Залізничний транспорт, як цілісний виробничо-технологічний комплекс, що функціонує в межах залізничної мережі, пролягаючи регіонами країни, об'єднує їх у часі та просторі, забезпечуючи потреби багатогалузевої економіки у перевезенні вантажів і пасажирів. Тому залізниця є важливою складовою існуючої транспортної мережі та обов'язковим елементом суспільного процесу виробництва, що визначає темпи економічного розвитку країни та рівень якості життя населення.

На залізничний транспорт припадає близько половини вантажообігу та пасажирообігу в країні, до цього значення наближається тільки трубопровідний транспорт при забезпеченні переміщення вантажів і автомобільний при перевезенні пасажирів. Така структура транспортного ринку спостерігається тривалий час, що свідчить про рівень розвитку залізничного транспорту та його роль у вирішенні соціально-економічних проблем. Але сьогодні необхідно враховувати ті існуючі на транспортному ринку тенденції, що пов'язані з формуванням конкурентного середовища.

Так, у сфері перевезення вантажів, залізничний транспорт займає визначальну позицію, оскільки специфічні особливості трубопровідного транспорту не дозволяють йому в повній мірі конкурувати з залізничними перевезеннями. При перевезенні пасажирів спостерігається зростання частки пасажирообігу автомобільного транспорту з 42% у 2003 р. до 49% у 2009 р., і зменшення частки залізничного транспорту з 54,5% у 2003 р. до 42,9% у 2007 р. Це свідчить не тільки про послаблення позицій залізничного

транспорту у сфері пасажирських перевезень на транспортному ринку, а і є відображенням зростаючої конкуренції на ньому (табл. 1.1, 1.2) [41, 207].

Таблиця 1.1.

Розподіл вантажообігу за окремими видами транспорту, %

Види транспорту	Роки						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Усі види транспорту:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
залізничний	49,9	49,8	48,5	50,4	52,9	52,3	51,6
автомобільний	3,1	3,3	4,3	5,3	6,0	7,6	8,9
водний	3,3	3,2	3,5	3,9	3,6	3,1	2,1
трубопровідний	43,6	43,6	43,6	40,3	37,4	36,9	37,3
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Таблиця 1.2.

Розподіл пасажирообігу за видами транспорту, %

Види транспорту	Роки						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Усі види транспорту:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
залізничний	54,5	49,5	47,0	45,9	44,8	42,3	42,9
автомобільний	42,0	45,4	47,4	46,6	47,0	49,0	49,0
водний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
авіаційний	3,4	5,0	5,5	7,4	8,0	8,6	8,0

Для забезпечення та підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень необхідно визначити основні проблеми залізничного транспорту, які існують на сучасному етапі розвитку та напрямки їх вирішення.

Перехід до ринкових відносин зумовив загальноекономічні кризові процеси, які негативно вплинули на діяльність підприємств залізничного транспорту. У результаті суттєвого зниження промислового та сільськогосподарського виробництва, а також погіршення життєвого рівня населення, залізниці зазнали значного зменшення кількості замовників і обсягів перевезень, що призвело до дефіциту оборотних коштів і інвестиційної пасивності. Тому в період соціально-економічних перетворень дев'яностих років спостерігається негативна динаміка показників діяльності залізничного транспорту.

Так, за період з 1991 р. по 2000 р. особливого падіння зазнали вантажні перевезення, оскільки обсяги відправлення вантажів скоротилися на 65%, а вантажообіг зменшився на 57%. Пасажирські перевезення зазнали менших втрат, про це свідчать наступні дані – кількість відправлень пасажирів скоротилась приблизно на 8%, а пасажирообіг – на 26,9% [212].

Період удосконалення системи ринкових відносин та стабілізації макроекономічного середовища характеризується поступовим відновленням лідируючих позицій залізничного транспорту та покращенням показників його діяльності. За період 2000 – 2007 рр. відправлення вантажів залізницями країни збільшилось на 41%, а вантажообіг на 52%, і тільки з початком фінансово-економічної кризи у 2008 р. спостерігається зменшення цих показників на 4% та 2% відповідно (рис. 1.1, 1.2).

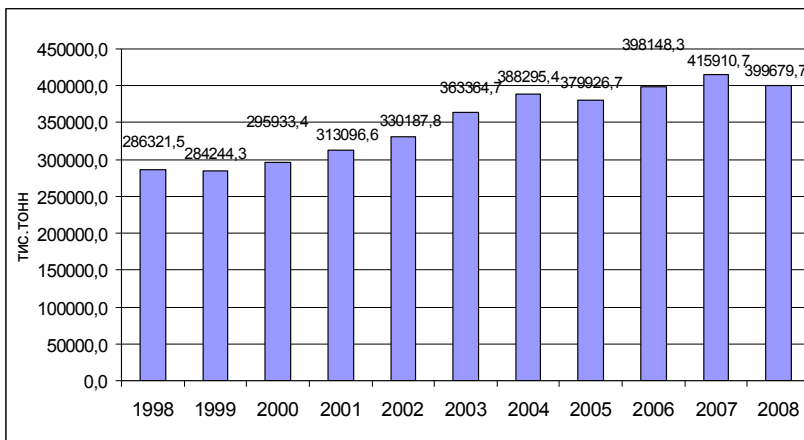


Рис. 1.1. Динаміка відправлення вантажів залізничним транспортом

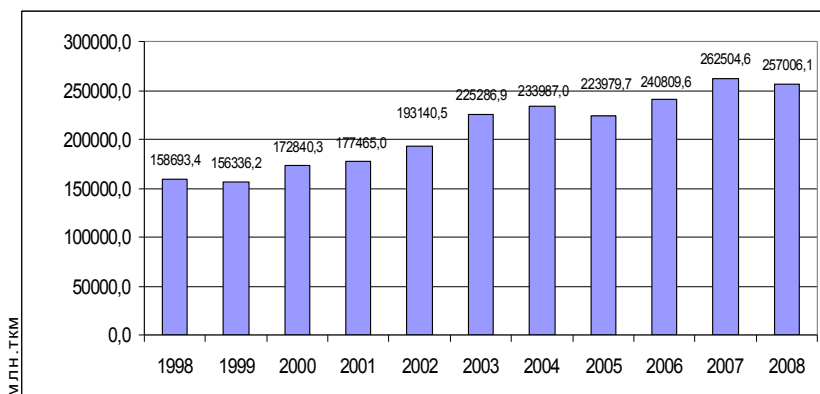


Рис. 1.2. Динаміка вантажообігу залізничного транспорту

Динаміка основних показників пасажирських перевезень відрізняється особливостями та характеризує певні тенденції в розвитку залізничного транспорту. Так, протягом останніх років кількість пасажирів відправлених залізницями зменшилась на 5%, з 467, 8 млн. осіб у 2001 р. до 445,5 млн. осіб у 2008 р. Слід зазначити, що така негативна динаміка спостерігається ще з 1997 р., коли кількість відправлених пасажирів сягала 500,9 млн. осіб, тому загальне зменшення цього показника дорівнює 11% [41].

Пасажирообіг за відповідний період характеризується позитивними темпами приросту до 7%, оскільки збільшується з 49661,0 млн. пас.-км у 2001 р. до 53055,6 млн. пас.-км у 2008 р. (рис. 1.3, 1.4). При цьому, протягом останніх трьох років, цей показник тримається на максимально досягнутому рівні – більше 53 млрд. пас.-км .

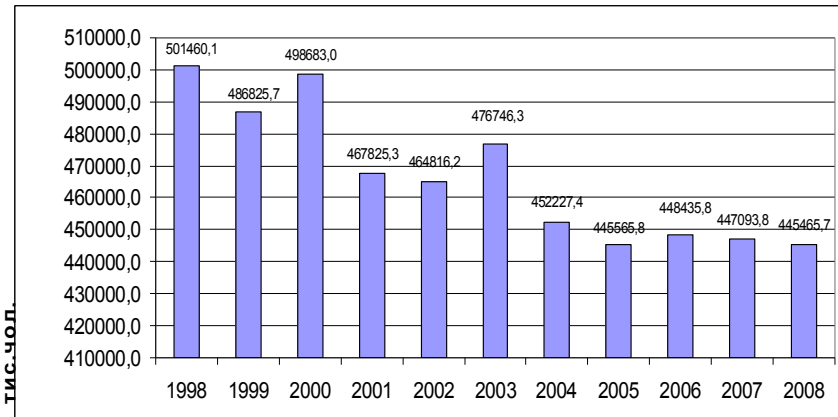


Рис.1.3. Динаміка відправлення пасажирів залізничним транспортом

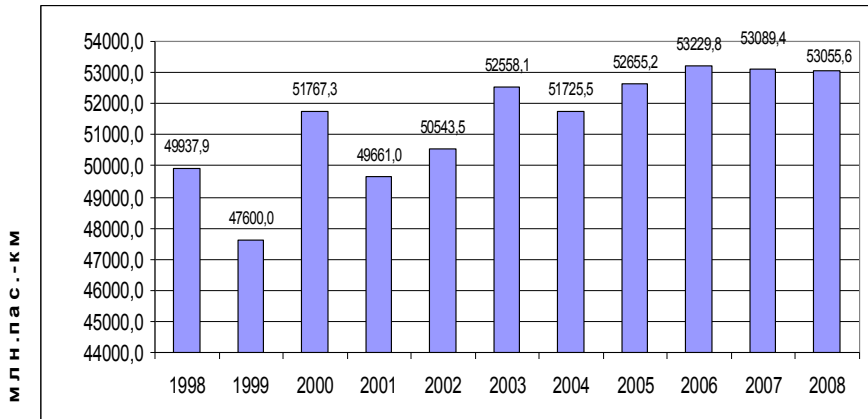


Рис. 1.4. Динаміка пасажирообігу залізничного транспорту

Отже, різностороння направленість динаміки пасажирообігу та кількості відправлених пасажирів на залізничному транспорті свідчить про збільшення середньої дальності поїздки пасажирів при зменшенні їх кількості. Це означає, що все більше людей користується залізницею у прямому та місцевому сполученні і менше для проїзду на невеликі відстані, а значить скорочення обсягу приміських пасажирських перевезень.

Аналіз структури відправлення пасажирів на залізничному транспорті теж свідчить про зменшення частки транспортних послуг у приміській зоні з 90,5% у 2001 р. до 86,1% у 2008 р., і збільшення частки відправлень пасажирів у прямому сполученні з 6,6% у 2001 р. до 9,4% у 2008 р., та місцевому сполученні з 2,9% у 2001 р. до 4,5% у 2008 р. (табл. 1.3). Але роль та значення приміських пасажирських перевезень при цьому не зменшується, оскільки їх питома вага в структурі відправлення пасажирів складає більше 80% .

Таблиця 1.3.

Структура відправлення пасажирів на залізничному транспорті, млн. осіб

Показники	Роки							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Усього, в тому числі:	467,8	464,8	476,7	452,2	445,6	448,4	447,1	445,5
%	100	100	100	100	100	100	100	100
пряме сполучення	30,8	32,3	33,8	37,1	41,2	42,5	41,7	41,7
%	6,6	6,9	7,1	8,2	9,2	9,5	9,3	9,4
місьове сполучення	13,4	13,9	14,9	16,5	19,2	20,0	18,5	20,0
%	2,9	3,0	3,1	3,6	4,3	4,5	4,1	4,5
приміське сполучення	423,6	418,6	428,0	398,6	385,2	385,9	386,9	383,8
%	90,5	90,1	89,8	88,2	86,5	86,0	86,6	86,1

Отже, для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідно, в першу чергу, вирішити проблеми в сфері приміських пасажирських перевезень на регіональному рівні.

Таким чином, сучасний стан залізничного транспорту залишається складним, це обумовлено не тільки впливом фінансової та економічної кризи, а також тим, що в процесі економічних реформ суттєво змінились фінансові відносини між державою та залізничним транспортом. У результаті припинення бюджетної підтримки поточна та інвестиційна діяльність залізничної галузі забезпечується лише за рахунок власних коштів. Тому необхідність подальшого розвитку та реформування залізничної галузі

пов'язана з виникненням нових проблем, тільки при вирішенні яких, можливий її стабільний розвиток.

Отже, на сучасному етапі суспільного розвитку відбуваються якісні зміни в економіці держави, що вимагають удосконалення взаємовідносин залізничного транспорту з регіонами за рахунок формування ефективної взаємодії з регіональними органами влади та управління при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

В останній час підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту розглядається як необхідна умова подальшої трансформації економіки на основі ринкових відносин, оскільки спрямування і темпи розвитку цього виду транспорту суттєво впливають на соціально-економічний прогрес як окремих регіонів, так і країни в цілому. Необхідним є поступове відновлення та нарощення економічного потенціалу залізничного транспорту, а також перетворення його в галузь, яка б повністю задовольняла існуючі потреби в перевезенні вантажів і пасажирів, динамічно реагувала на зміни кон'юнктури ринку, створювала додаткові робочі місця та була спроможна вирішувати соціальні завдання.

Головною умовою такого перетворення є орієнтація залізниць на регіональні фактори підвищення ефективності. Узгодження інтересів користувачів, в особі місцевої виконавчої влади і залізниці, повинно стати основою забезпечення високоякісного транспортного обслуговування доступної вартості щодо задоволення економічно і соціально обґрунтованих потреб регіону у залізничних перевезеннях. Тому подальший розвиток залізничного транспорту повинен спрямовуватися на його регіоналізацію. Цей процес, в першу чергу, відображається на пасажирських перевезеннях, які здійснюються в приміському сполученні.

Вихід залізничного транспорту на нові рівні взаємозв'язків з регіональними органами виконавчої влади та

самоврядування обумовлюється процесами, які характеризують розвиток залізничної галузі на сучасному етапі. Розглянемо більш детально передумови поглиблення співробітництва залізниць з окремим регіонами, що представлені на рисунку 1.5.

Залізниці займають особливе положення на транспортному ринку регіонів, оскільки виконують необхідні перевезення незалежно від їх рентабельності, забезпечуючи вирішення загальнодержавних задач економічного, соціального та політичного характеру, а також функціонують як комерційні підприємства. Тому діяльність залізничного транспорту може відбуватися під впливом ринкових факторів тільки в тих секторах, де є умови комерціалізації. У зв'язку з цим, значно ускладнився фінансово-економічний стан пасажирського господарства залізничного транспорту, оскільки перевезення пасажирів є соціально-необхідними і залишаються збитковими, особливо у приміському сполученні.

Собівартість проїзду одного пасажира на відстань 54 км складає 17,1 грн., що перевищує вартість проїзду на цю відстань у приміському сполученні, яка складає 4 грн. 35 коп., більш ніж у три рази. До того ж згідно існуючого законодавства залізниці здійснюють перевезення на пільгових умовах 25 категорій громадян, які частково компенсуються за рахунок державного або місцевого бюджетів. Тому понад половини пасажирів у приміському сполученні перевозяться залізничним транспортом безкоштовно.

Головною причиною такої ситуації є те, що формування тарифів на приміські пасажирські послуги здійснюється під впливом необхідності забезпечення економічної доступності послуг для всіх верств населення, запобігання зростання бідності та соціальної напруженості. Такі економічні та соціальні чинники спонукають до встановлення занижених тарифів і надання пільгового проїзду значній

кількості категорій населення при відсутності механізму компенсації збитків від їх здійснення.

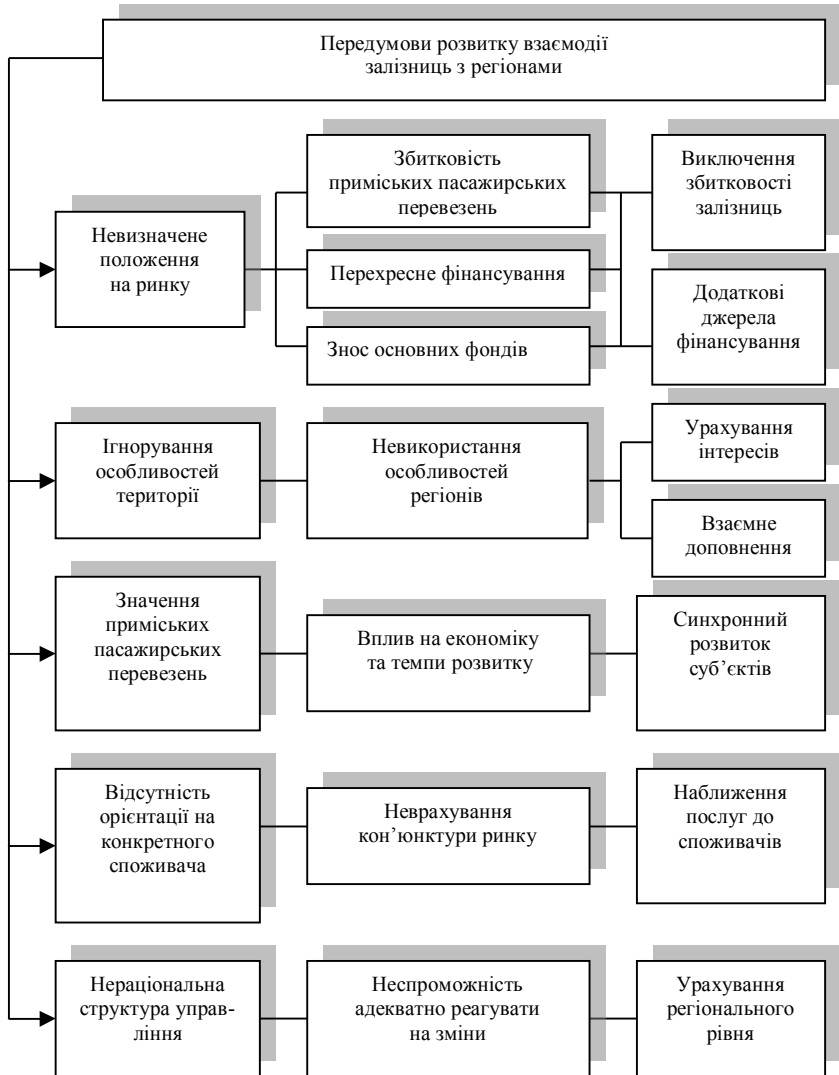


Рис. 1.5. Передумови взаємодії залізниць з регіонами

Оскільки тарифи не забезпечують необхідної рентабельності пасажирських залізничних послуг у приміському сполученні, спостерігається постійна їх збитковість. За даними про збитки від приміських пасажирських перевезень за 2007-2009 рр. спостерігається зростання їх суми при зменшенні компенсації з боку місцевих органів управління. Так, за 2007 р. збитки склали 405,1 млн. грн., з яких компенсовано лише 471 тис. грн. У 2008 р. збитки зросли майже у два рази і склали 806,7 млн. грн., з яких компенсовано лише 309,6 тис. грн. Показники компенсації збитків за окремими залізницями представлені в таблицях 1.4, 1.5 [208, 209].

Таблиця 1.4.

*Компенсація регіонами збитків
від перевезень пільгових категорій пасажирів
Південно-Західною залізницею в 2008 р.*

Область	Сума, що підлягає компенсації, тис. грн.	Фактично компенсовано, тис. грн.	Рівень компенсації, %
Усього, в т. ч.	68506,3	22834,3	33,3
Вінницька	8980,1	2644,2	29,4
Житомирська	9127,6	7372,2	80,8
Київська	1362,9	773,2	56,7
м. Київ	33270,8	6500,0	19,5
Рівненська	180,4	167,7	93,0
Сумська	2841,0	1023,4	36,0
Хмельницька	6321,5	1873,8	29,6
Черкаська	237,3	161,2	67,9
Чернівецька	40,1	33,4	83,2
Чернігівська	6144,6	2285,2	37,2

Таблиця 1.5.

*Динаміка обсягів збитків від приміських
пасажирських перевезень по Донецькій залізниці*

Залізниця	Показники	Роки		
		2007	2008	2009
Донецька	Перевезено пасажирів у приміському сполученні, млн. осіб	56,4	54,0	50,1
	з них пільгових категорій, %	93,0	83,8	87,5
	Збитки, млн. грн.	200,0	264,	354,5
	Компенсовано, млн. грн.	13,22	11,13	11,98

Така ситуація виправляється переходом на перехресне фінансування збитків від пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Використання механізму перехресного субсидування призводить до того, що вантажовідправники непрямо «фінансують» соціальну політику держави, а при використанні залізничного транспорту зростає транспортна складова в ціні продукції. При продовженні субсидування та жорсткому притриманні визначених тарифів, залізниця в довгостроковому періоді також не зможуть конкурувати з автоперевізниками.

Таким чином, перехресне субсидування збитків від пасажирських перевезень негативно впливає на фінансово-економічний стан підприємств та виробничо-економічні зв'язки, а також знижує конкурентну спроможність залізничного транспорту та породжує приховане субсидування одних регіонів іншими. Перехресне фінансування негативно впливає і на стан залізничного транспорту в цілому. Результати такого впливу представлені на рисунку 1.6.

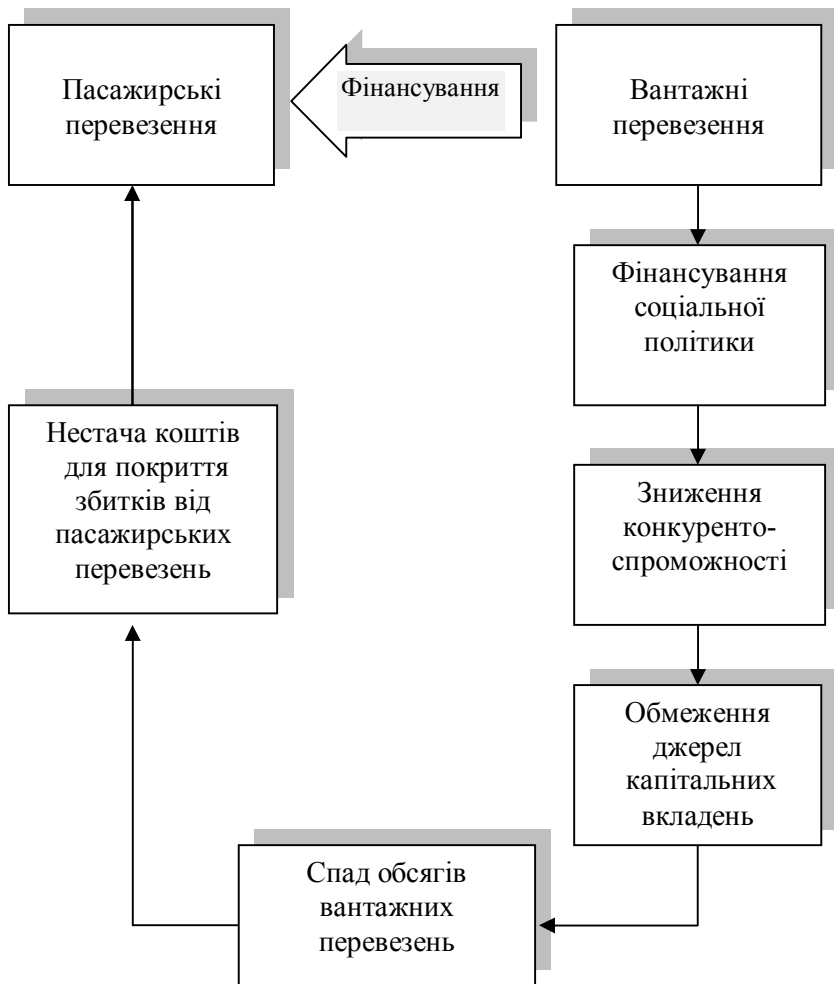


Рис.1.6. Наслідки перехресного фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті

За рахунок скорочення обсягів перевезень залізницями та надходження доходів від них, обмежуються витрати на утримання та ремонт технічних засобів, що призводить до погіршення основних фондів та більш складного

фінансово-економічного стану, і, як наслідок, – нестачі коштів для покриття збитків від надання пасажирських послуг.

В умовах кризи ситуація значно погіршується за рахунок значного зниження обсягів відправлення вантажів залізницями та погіршення фінансового стану. У такій ситуації для зменшення експлуатаційних витрат залізниць оптимізують перевізний процес і відмінюють найбільш збиткові та найменш популярні пасажирські поїзди.

Отже, такий підхід негативно впливає не тільки на розвиток пасажирського, а і вантажного комплексу, призводить до фізичного і морального зносу транспортних засобів та погіршення якості обслуговування. Тому розвиток взаємодії залізничного транспорту з регіонами повинен спрямовуватись, в першу чергу, на поступове виключення перехресного субсидування збитковості пасажирських перевезень і зниження тарифного навантаження на відправників вантажу.

На можливості залізничного транспорту здійснювати приміські пасажирські перевезення впливає також технічний стан інфраструктури та рухомого складу. Фізичний та моральний знос основних фондів залізниць постійно зростає; вагонний парк пасажирського призначення не відповідає сучасним економічним, екологічним і естетичним вимогам споживачів, тому необхідним є його оновлення. Так, за даними Укрзалізниці на початок 2009 р. ступінь зносу парку електропоїздів складає більше 59%, а приміських дизельних потягів – 82%, що значно перевищує граничний рівень його економічної безпеки [212].

Тому подальший розвиток пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні вимагає значних капітальних вкладень, які характеризуються тривалим терміном окупності. Враховуючи сучасну ситуацію, оновлення основних фондів залізниць займе декілька десятків ро-

ків, тому необхідно реалізувати стратегію інвестиційного росту. При цьому пріоритетним напрямком повинно стати не кількісне збільшення основних фондів, а якісне удосконалення матеріально-технічної бази, розвиток систем інформатизації та телекомунікації тощо.

Не можна утримувати на достатньому рівні залізничну інфраструктуру, забезпечувати транспортне обслуговування високої якості без залучення додаткових джерел фінансування, тому регіони повинні взяти на себе частку витрат капіталу. Слід зазначити, що необхідність такого підходу обумовлюється і тим, що від рівня розвитку та стану залізничного транспорту в регіонах залежить і їх інвестиційна привабливість.

Таким чином, в ринкових умовах господарювання посилюються зв'язки між економічними та соціальними результатами діяльності залізниць і регіонів, збільшується роль компенсаційних відносин між ними, при наданні пасажирських послуг у приміському сполученні. Це підтверджується також тим, що подальший розвиток приміського залізничного транспорту вимагає прийняття ринково-орієнтованих рішень на всіх рівнях управління з урахуванням регіональних умов.

Приміські залізничні перевезення мають вагоме загальнодержавне значення, але в результаті зниження тарифів на пасажирські послуги в соціально-необхідних випадках знижується і вклад залізничного транспорту в макроекономічні показники, які розраховуються на різних рівнях. Між тим, залізниці здійснюють значний вплив на економіку регіонів, одночасно, обсяги перевезень залежать від рівня функціонування регіональних економік, тому різниця у темпах розвитку може призвести до появи економічних диспропорцій. Необхідною умовою ефективності як регіонів, так і залізниць є врахування першочерговості розвитку транспортної інфраструктури з визначенням плато-

спроможного попиту споживачів на приміські залізничні перевезення. Тому потреба у забезпеченні випередженого чи синхронного розвитку залізниці в регіональному просторі є важливою передумовою взаємодії між визначеними суб'єктами.

В умовах директивної економіки залізницям гарантувалися обсяги перевезень, що не зацікавлювало підвищувати якість та конкурентоспроможність пасажирських послуг. Ринок вимагає більшої орієнтації на споживачів транспортної продукції, мобілізації внутрішніх резервів, удосконалення організації перевізного процесу з застосуванням нових форм та методів роботи, що сприяє перспективному розвитку з економічної і підприємницької точок зору. Тому організація транспортного обслуговування з орієнтацією на конкретного споживача та у повній відповідності з потребами клієнта повинна стати основою діяльності залізничного транспорту. Це досягається тільки шляхом розширення асортименту та покращення якості пасажирських послуг на транспортному ринку регіону. Необхідно також оперативно враховувати зміну кон'юнктури на регіональних ринках товарів і послуг та особливості конкретних груп споживачів.

Значно зростають різнобічні вимоги та запити з боку пасажирів (споживачів) до діяльності підприємств пасажирського господарства в умовах ринку. Тому особливе місце в діяльності повинна займати проблема пошуку «свого» пасажиря, того, який потребує у визначений час послуги конкретного виду [3, 4].

Тільки при поглибленні співробітництва з окремим регіоном можливе наближення транспортної мережі до споживачів та урахування їх вимог до залізничних перевезень [47, 77, 134]. Саме такий підхід визначає подальший розвиток приміського пасажирського залізничного транспорту.

В умовах спаду промислового та сільськогосподарського виробництва залізниця повинна приймати заходи по втриманню падіння обсягів перевезень шляхом зниження тарифів в економічно обґрунтованих випадках на основі більш тісної взаємодії з вантажовідправниками. Розгляд пропозицій користувачів по зниженню тарифного навантаження на компенсаційній основі та прийняття колегіальних рішень стає можливим лише за умови співробітництва з окремими регіонами та поглиблення взаємодії адміністрації залізниці з органами управління на місцях [55].

Ефективне функціонування приміського залізничного транспорту вимагає врахування соціально-економічних особливостей окремої території: природно-географічних умов, демографічної ситуації, галузевої структури виробництва, стану ринку праці тощо. З іншого боку, регіональні органи влади та управління можуть реально забезпечити злагоджену роботу залізничного транспорту з підприємствами регіону та іншими видами транспорту. Узгодження дій та своєрідне взаємне доповнення економік залізниць та окремих територій сприятиме ефективному використанню унікальних регіональних особливостей, посиленню зацікавленості регіонів у розвитку приміського залізничного транспорту.

У сучасній ситуації залізниці в приміському сполученні повинні конкурувати з іншими видами транспорту та адекватно реагувати на швидкі зміни середовища транспортного ринку. Процеси ускладнюються тим, що нераціональна структура управління залізничним транспортом не відповідає ринковим умовам господарювання, організаційна структура не дозволяє гнучко пристосовуватися до потреб користувачів.

Діюча структура управління побудована за технологічним принципом і вимагає додержання технічних та технологічних умов, що обумовило використання складної та

непрозорі системи економічних показників та фінансових потоків. Головним напрямком організації управління має стати орієнтація на вимоги ринку. Тому в сучасних умовах ефективне функціонування пасажирського залізничного транспорту у приміському сполученні повинно базуватися на регіональних підходах до управління, які б сприяли оптимізації транспортно-економічних зв'язків та залученню споживачів [77].

У зв'язку з цим, необхідне подальше удосконалення структур управління приміськими пасажирськими залізничними перевезеннями, надання їм гнучкості у пристосуванні до мінливих економічних умов, в тому числі на регіональному рівні. Трансформація форм управління пасажирським залізничним транспортом повинна включатися у механізм взаємодії з регіонами, що забезпечить підвищення рівня керованості транспортом і ефективності його роботи.

У зарубіжній практиці акцентується увага на регіоналізації залізничного транспорту з використанням двох ланкових схем управління діяльністю залізниць [16, 37, 170]. Це обумовлює необхідність в процесі реформування залізничної галузі орієнтуватися на зменшення ланок управління та поглиблення взаємодії з окремими регіонами.

Отже, виникнення ряду проблем, пов'язаних із забезпеченням повної компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень зумовлено специфікою суб'єктів та передумовами процесу співробітництва (рис 1.7).

У зв'язку з цим, розвиток співробітництва залізниць з регіонами викликає загальну зацікавленість і відповідає на сьогодні інтересам суспільства. При цьому необхідно також враховувати, що вимоги до держави та регіонів з питань компенсацій збитків повинні бути обґрунтованими.

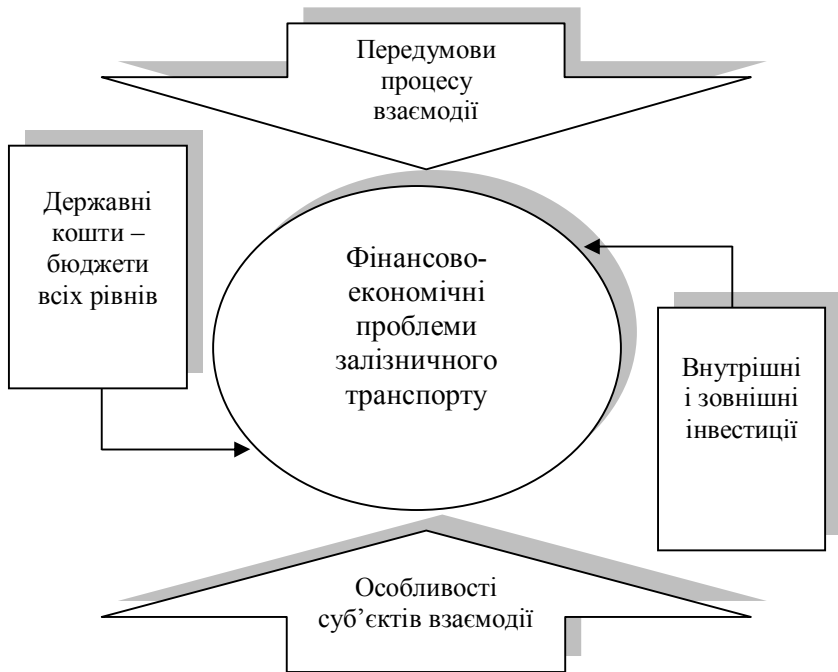


Рис. 1.7. Вирішення фінансово-економічних проблем діяльності залізничного транспорту

Стан залізничної галузі оцінюється відносно мети функціонування, а невідповідність між ними пов'язана з наявністю економічних суперечностей. На основі окреслених умов розвитку залізничного транспорту визначимо протиріччя, в результаті яких виникають проблеми у функціонуванні залізничного транспорту. Отже, складне положення приміського залізничного обумовлено дією протиріч між:

- необхідністю виконання перевезень соціального характеру та подальшою комерціалізацією діяльності залізниць;

- вагомим загальнодержавним значенням приміських пасажирських перевезень і недооцінкою їх ролі для регіональної економіки;

- інтересами залізниць (забезпечення прибутковості всіх сфер діяльності) і інтересами регіонів (встановлення економічно-доступних пасажирських тарифів);

- темпами адаптації до ринкових умов господарювання залізничного та інших видів транспорту та галузей матеріального виробництва.

Таким чином, сучасний етап розвитку залізничного транспорту характеризується загостренням цілого ряду протиріч, пов'язаних як з галузевими, так і регіональними особливостями, розв'язання яких вимагає удосконалення процесу співробітництва. Виявлені протиріччя у діяльності залізничного транспорту при здійсненні приміських пасажирських перевезень дозволяють визначити, що головною проблемою є поглиблення процесу взаємодії залізничного транспорту з окремими територіями, налагодження взаємовигідних партнерських зв'язків з регіональними органами влади та управління з метою забезпечення повної компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень (рис. 1.8).

Визначені суперечності свідчать про те, що на початковому етапі становлення ринкових відносин в національній економіці не були забезпечені адекватні перетворення в залізничній галузі. Вирішення проблеми спрямовано на підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту та перетворення його в рентабельну структуру за всіма напрямками діяльності.

Існуючі протиріччя в процесі надання приміських пасажирських послуг неможливо розв'язати без комплексної взаємодії та встановлення партнерських взаємовідносин залізниць з регіонами.

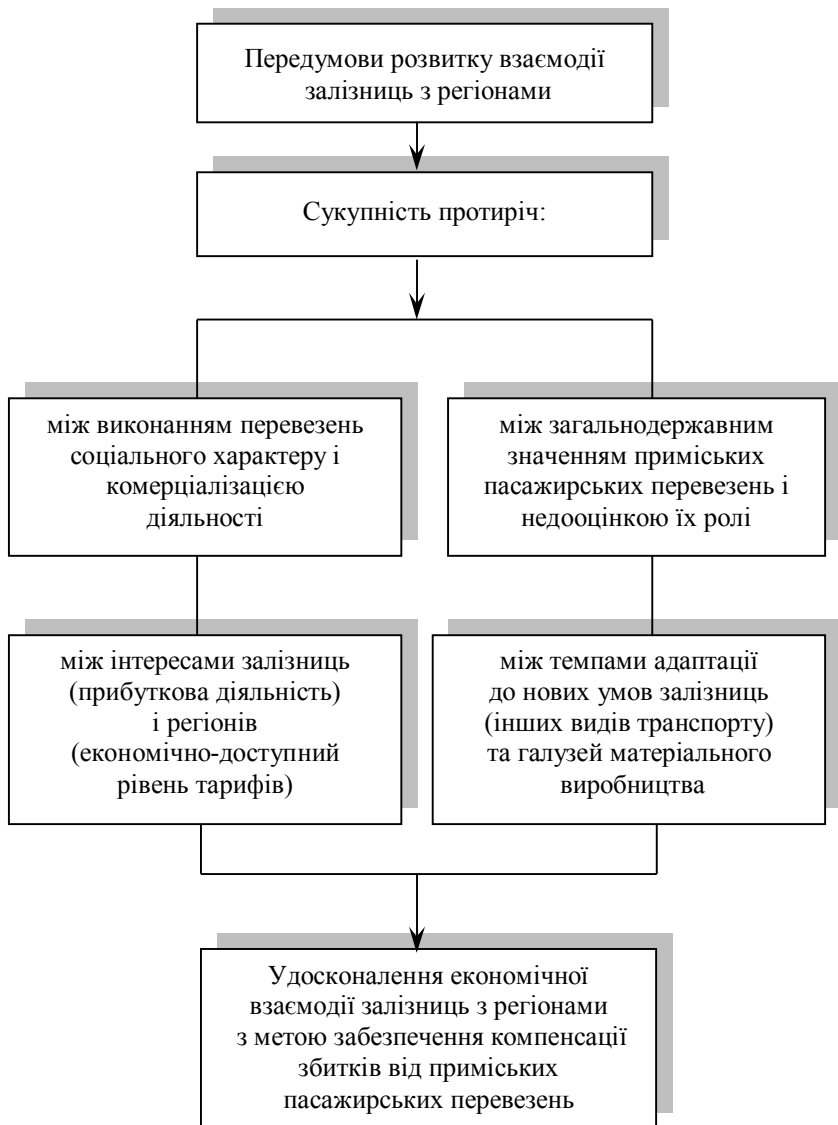


Рис. 1.8. Обґрунтування необхідності розвитку процесу взаємодії залізниць з регіонами

Саме тут існують значні невикористані резерви підвищення привабливості залізничного транспорту, стимулювання зниження витрат на перевезення, покращення використання технічних транспортних засобів тощо. Вирішення проблем діяльності залізничного транспорту в приміському сполученні вимагає переходу до синхронної стратегії розвитку з окремими регіонами.

Сучасні відносини між залізницями та регіонами свідчать, що традиційне уявлення про регіональне регулювання є вже недостатнім. Незначний розмір регіональної допомоги, недостатня узгодженість галузевих і територіальних інтересів значно знижують ефективність діяльності. Існуюча система відносин залізниць з регіонами гальмує пристосування сторін до нових умов господарювання і змушує розглядати напрямки взаємодії між ними та приймати кардинальні заходи щодо розвитку адекватних організаційно-економічних механізмів.

Таким чином, подальший розвиток залізничного транспорту при здійсненні приміських пасажирських перевезень згідно вимогам сучасної системи господарювання вимагає удосконалення поведінки залізниць і регіонів, пошуку оптимального варіанту їх взаємодії. Зміст цього процесу залежить від мети, яка визначає поведінку залізниці в господарському та адміністративному середовищі регіону. Основна мета розвитку взаємодії залізниць з регіонами – забезпечення узгодження інтересів сторін та ефективного їх функціонування на основі встановлених форм і методів співробітництва. Мається на увазі не тільки поглиблення взаємовідносин при здійсненні приміських пасажирських перевезень, а і співробітництво в інших сферах діяльності.

Отже, при розвитку взаємодії переслідується мета, яка може бути конкретизована системою пов'язаних між собою конкретних задач. До числа основних задач розвит-

ку взаємозв'язків між залізницями та регіонами відносяться наступні:

- забезпечення повної компенсації регіонами збитків від приміських пасажирських перевезень;
- задоволення регіональних потреб у перевезенні пасажирів у приміському сполученні;
- підвищення соціального захисту населення шляхом збереження економічної доступності приміських пасажирських послуг;
- підвищення ступеня задоволення користувачів регіонів кількісними та якісними показниками функціонування залізниць у приміському сполученні;
- покращення фінансового стану залізниць та регіонів з оптимізацією розподілу витрат і доходів між сторонами;
- раціоналізація внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків;
- забезпечення факторної та територіальної збалансованості структури залізниць і регіонального господарства;
- покращення використання через розвиток залізничного транспорту географічних і економічних умов, трудових і природних ресурсів регіонів;
- розвиток залізничного транспорту в регіонах з укріпленням матеріально-технічної бази та мінімізацією не тільки транспортних витрат, але і витрат у сфері регіонального виробництва;
- розширення обміну інформацією між залізницями та регіонами, створення загальної інформаційної системи;

- формування в регіонах надійної системи контролю за безпекою руху на залізницях та забезпечення екологічних вимог до їх функціонування.

Перелік задач різнобічний, але в загальній формі їх можна охарактеризувати як забезпечення гармонічної взаємодії залізниць з соціально-економічним, територіальним і навколишнім оточенням регіонів, що можливо лише за умови ефективної реалізації співробітництва між ними. Досягнення визначеної мети передбачає цілеспрямоване вирішення поставлених задач, пошук оптимальних варіантів співробітництва з урахуванням закономірностей розвитку цього процесу. Мета визначає також основний зміст процесу взаємодії та націлює на вдосконалення форм і методів його здійснення.

Але, найголовнішою передумовою практичного досягнення мети ефективного співробітництва залізничного транспорту з місцевими органами державного управління виступає розробка організаційно-економічного механізму їхньої взаємодії, що виражається у паралельному задоволенні власних потреб, врегулюванні зустрічних вимог, вирішенні задач спільного просторового та соціально-економічного функціонування.

Створені на емпіричній основі прецеденти досягнення обопільних домовленостей між владою регіонів та керівництвами залізнично-транспортних підприємств без розробки їхньої теоретичної бази, обґрунтування обраних напрямків та кількісних параметрів співробітництва, закладання наукових принципів аж ніяк не здатні в повній мірі задовольнити потреби даних суб'єктів, і в кінцевому рахунку суспільства в цілому.

1.3. Еволюція формування наукової думки та аналіз досліджень взаємодії залізничного транспорту з регіонами

Стабільна робота транспортної галузі – важлива умова ефективного функціонування економіки країни. Тому питанням удосконалення економіки та організації управління транспортом приділяється увага в численних працях галузевих науково-дослідних організацій, наукових і навчальних транспортних закладів, таких як Державний економіко-технологічний університет транспорту (ДЕТУТ) м. Київ, Українська державна академія залізничного транспорту (УкрДАЗТ), Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту (ДНУЗТ), Національний авіаційний університет (НАУ) та багато інших.

Різнібічні дослідження проблем підвищення ефективності функціонування транспортних систем отримали втілення у працях вітчизняних та закордонних вчених, які внесли значний вклад у розвиток теорії транспортного обслуговування. Серед них – І.Я. Аксьонов [5], Л.А. Александров [8], М.Н. Бідняк [18], А.І. Воркут [28], Г.А. Гольц [34], О.Н. Дунаєв [43, 44], Л.Г. Зайончик [48], Л.В. Канторович [62], Л.Ф. Кормаков [69], В.Н. Лившиц [80], С.М. Резер [139], Є.М. Сич [149-155], А.А. Сметхов [157, 158], Б.І. Шафіркін [186] та інші.

Оснoву транспортної системи становить залізничний транспорт, який істотно відрізняється організаційною, технологічною складністю та важливістю державних і суспільних задач, які вирішує. Пріоритетність розвитку залізничного транспорту в національній економіці визначає важливість наукових досліджень в цій галузі таких вітчизняних та зарубіжних вчених як – А.П. Абрамов [1,2], І.М. Аксьонов [3, 4], О.О. Бакаєв [10], І.В. Белов [12, 171], В.Г. Галабурда [29, 30], В.Н. Гурнак [35, 36], Ф.П. Коч-

нев [70, 71], Ю.Ф. Кулаєв [75], В.І. Пасічник [113, 114], Н.П. Терьошина [167, 168], М.Ф. Трихунков [172], А.Д. Шишков [84] та інших.

У процесі формування ринкових механізмів управління на транспорті найважливішим питанням стало вдосконалення державного регулювання діяльності залізничного транспорту на основі його структурної перебудови. Тому в працях вчених, таких як А.В. Перепелюк [117, 118], В.А. Персіанов [119, 120], І. Ільїн [57], І. Беседін [17] та ін. визначаються принципи та функції державного управління транспортом, обґрунтовується необхідність об'єднання ринкового механізму із заходами державного регулювання. Особлива увага приділяється системі розподілу функцій регулювання залізничним транспортом між державою та місцевими органами влади, можливостям використання зарубіжного досвіду в процесі структурної реформи в галузі. Вчені визнають, що реформування залізничного транспорту може ґрунтуватися на сполученні двох моделей відомих у світовій практиці як «лінія бізнесу» (або «спеціалізація за видами діяльності») і «плата за колії». Недостатній розвиток ринкових принципів усередині галузі не дозволяє реалізувати інші моделі – «конкурентний підхід» і «оптове підприємство».

Зазначається також, що у світовій практиці відсутня загально визнана модель управління залізничним транспортом, тому кожна країна повинна знаходити власне рішення в залежності від технічного, економічного розвитку та національних традицій.

Ринкові умови господарювання визначають коло задач, які вимагають розробки найбільш актуальних проблем економіки залізничного транспорту та теоретичних узагальнень не тільки наукового, а і практичного значення. Саме тому особливу увагу привертають наукові праці, які присвячені вдосконаленню механізму функціонування за-

лізничного транспорту в умовах ринку та визначають перспективи його розвитку.

Стратегічні цілі та пріоритети реформування залізничного транспорту висвітлені в роботах Ю.М. Цветова [132], М.В. Макаренко[83], І.Р. Юхновського [205], Г. Ейтутіса [31] та ін.

У наукових працях піднімаються питання сучасного стану залізничної галузі та досліджується динаміка основних показників діяльності залізниць, а також на основі визначення особливостей розвитку залізничного транспорту та транспортного сектора економіки при формуванні ринкових відносин та аналізу міжнародного досвіду обґрунтовуються перспективні напрями розвитку залізничного транспорту.

Дослідження структурних змін у транспортному комплексі, сучасний стан і проблеми тарифоутворення на залізничному транспорті знайшли відображення в роботах Г.А. Гольца [34], Н.М. Колеснікової [64, 65], В.Н. Філіної [34]. У результаті чого вирішується головна дослідницька задача – визначення місця та ролі тарифоутворення в складному процесі взаємодії залізничного транспорту і інших галузей народного господарства, включаючи інші види транспорту.

Особливості та принципи інвестиційної політики в галузі, вибір варіантів інвестування, які б сприяли раціональному розвитку залізничних мереж, розкриті в роботах В.П. Ільчука [58], Н.П. Терьошиної [108, 167].

Незважаючи на важливість взаємодії залізничного транспорту з регіонами і значний економічний ефект, який може бути отриманий при її вдосконаленні, проблема не вивчена. Це пов'язано в основному з відсутністю необхідної теоретичної розробки цього питання.

У науковій літературі розглядаються процеси взаємодії різних транспортних систем або підрозділів залізнич-

ці, але аспекти співробітництва залізничного транспорту з окремими територіями не отримали теоретичної розробки, що визначає необхідність дослідження даної проблеми з вивченням дійових форм і методів співробітництва та узагальненням зарубіжного досвіду. Питанням поглиблення процесу взаємодії залізниць з окремими територіями в основному присвячені роботи зарубіжних науковців та спеціалістів-практиків. Актуальність визначеної проблеми підтверджується активним обміном думок на сторінках галузевих видань.

Питанням підвищення ефективності транспортного обслуговування окремого регіону та головним факторам, які визначають стан його транспортного простору, присвячені роботи О.Н. Дунаєва [43, 44], В.А. Петренко [121]. У них знайшли відображення питання залежності комплексного розвитку господарства регіону від транспортного фактору; відображені проблеми взаємодії різних видів транспорту на регіональному рівні. У наукових працях досліджується також роль фірмового транспортного обслуговування для розвитку окремої території. Особлива увага приділяється роботі з клієнтами на договірних відносинах та питанням залучення додаткових обсягів перевезень за рахунок співробітництва з регіоном. Пропонується концепція організації мережі регіональних агентств дорожніх центрів.

Дослідження сфери послуг і механізму її функціонування як специфічного територіального комплексу у складі господарства регіону, обґрунтовані в роботах багатьох авторів. Між тим, окремо не виділяється та не вивчається взаємодія між системою транспортного обслуговування та регіоном.

Такі автори, як В.Д. Надточій [92], О.А. Мошенко [91], розкривають важливість безперебійної роботи залізничного транспорту в умовах реформування і розширення

самостійності регіонів. Зазначається, що тільки на основі укріплення взаємодії між залізницею і регіоном та пошуку взаємовигідних рішень можливий подальший ефективний розвиток сторін.

Автори М.М. Усманов, Н.М. Протасов [173], В.М. Предибайлов [130], на практичному досвіді розкривають напрямки та переваги співробітництва залізниці з окремими територіями. Зазначається, що підвищення дохідності і рентабельності залізниць в сучасних умовах неможливо без забезпечення їх ефективної взаємодії з регіональними органами законодавчої та виконавчої влади, роботи на умовах виробничого співробітництва і взаємодопомоги. У роботах розкривається також сутність налагодження взаємовигідних зв'язків і співробітництва з регіонами на прикладах конкретних залізниць, обґрунтовується ефективність взаємодії залізничної галузі та території на основі позитивних наслідків політики партнерства.

Значний інтерес представляє добірка матеріалів, що узагальнює досвід взаємодії залізниць з місцевими органами влади та управління [13, 46, 63, 89, 193]. Дані матеріали акумулюють різні підходи до розв'язання суперечностей у співробітництві, а також містять питання правового забезпечення та фінансування. Серед проблем, які визначаються в перелічених працях, найбільш важливою постає компенсація збитків залізниці від приміських пасажирських перевезень з боку регіональних органів управління. Тому її вирішенню присвячені окремі наукові статті.

Так, у роботі М.М. Толкачової, Л.А. Мартинової [170] розглядається процес забезпечення компенсації збитковості приміських перевезень. З цією метою визначаються та класифікуються форми компенсації з регіональних бюджетів, пропонується методика визначення нормативу фінансування збитків на одного жителя суб'єкту як без, так і з врахуванням пільгового проїзду. При розрахунку даного

нормативу звертається увага на обґрунтування розміру витрат, доходів та збитків від приміських пасажирських перевезень, які підлягають відшкодуванню.

У працях вітчизняних вчених теж розглядаються проблеми розвитку приміських пасажирських перевезень на регіональному рівні. Так, у наукових працях І.М. Аксьонова [3, 4] розглядаються проблеми укріплення економічної стабільності приміських залізничних перевезень. Звертається увага на велике значення пасажирських послуг у приміському сполученні та обґрунтовується необхідність підтримки залізниць з боку регіональних органів влади та управління.

Теоретичні роботи О.М. Кривопишіна [74] присвячені дослідженню питань організації формування, функціонування й розвитку взаємодії муніципального та магістрального приміських видів транспорту при пасажирських перевезеннях, визначені основні засади забезпечення економічно ефективною взаємодією елементів транспортної системи «магістраль–вузол–місто». Проведене дослідження спрямовано на практичне застосування його результатів в умовах Київського транспортного вузла.

Наукові праці В.М. Самсонкіна, П.О. Яновського, О.М. Гудкова, В.П. Гудкової [142, 206] присвячені дослідженню сучасних проблем та перспектив розвитку як пасажирських залізничних перевезень в цілому, так і перевезень у приміському сполученні.

Таким чином, ефективне функціонування залізничного транспорту створює необхідні умови для економічного зростання всього господарського комплексу держави. Вирішальну роль в підвищенні ефективності залізнично-транспортного обслуговування відіграють не тільки організаційно-технологічні заходи, а і удосконалення системи відносин з користувачами і споживачами послуг.

У пристосуванні до ринкових відносин особливого значення набуває розвиток взаємодії залізничної галузі з регіонами. Це важлива умова ефективного функціонування сторін в інтересах суспільства, оскільки взаємодія між суб'єктами сприяє динамічному розвитку кожного, і, як наслідок, економіки країни в цілому. Тому розширення взаємовідносин залізничного транспорту з регіонами при здійсненні приміських пасажирських перевезень передбачає більш глибоке вивчення процесу взаємодії, дослідження розвитку нових фінансово-економічних залежностей з використанням тимчасових пілг адаптаційного та компенсаційного характеру, вдосконалення відповідного організаційно-економічного механізму з позиції його ефективного функціонування.

Різнобічні дослідження сутності процесів взаємодії між залізничним транспортом і регіонами набувають виключно важливого значення як з точки зору підвищення рівня обслуговування регіонів, так і вирішення фінансово-економічних проблем галузі.

По мірі впровадження в дію ринкових механізмів, значення формування тісної, більш ефективної взаємодії залізниць з регіонами зростає. Цьому також сприяє ряд документів, а саме: Закон України «Про залізничний транспорт»; Державна цільова програма залізничного транспорту на 2010-2015 роки; Постанова КМУ «Про схвалення стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року»; Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні»; Закон України «Про місцеві державні адміністрації». Прийняті постанови та програми, які спрямовані на підвищення ролі регіональних органів влади та управління є також правовою і організаційною основою взаємовідносин між залізницями і регіонами.

Таким чином, в процесі надання залізничних послуг у приміському сполученні виникають різнобічні види вза-

емозв'язків між визначеними суб'єктами, які є умовою їх розвитку. Поглиблення взаємодії залізничного транспорту з окремими територіями та налагодження взаємовигідних партнерських зв'язків стає актуальним, тому що залізниці можуть успішно функціонувати тільки при умові тісних і органічних взаємозв'язків з регіонами. Необхідний новий підхід до побудови взаємовідносин між галузевою і регіональними економіками, який забезпечує ефективність господарювання за рахунок заміни «безвідповідальності» на «узгоджену взаємодію», оскільки там, де не співпадають інтереси суб'єктів та з'являються суперечності, переривається відповідне регулювання, і, як наслідок, потрібне цілеспрямоване узгодження.

Процес гармонізації взаємодії залізниць з регіонами полягає у створенні ситуації, коли взаємовідносини між ними відповідають взаємним інтересам, ступінь реалізації яких визначається, з одного боку, безпосередньо під впливом регіонів, а з іншого – власними цілями залізниць. При цьому параметри взаємозв'язків між суб'єктами формуються не стихійно, а згідно стратегії їх розвитку, утворюючи «сегменти» регульованого ринку з відносною стабільністю. Враховуючи особливості залізничного транспорту, такі «сегменти» сприяють економічному розвитку і визначають ступінь трансформації економік регіонів до ринку.

Таким чином, вихід залізничного транспорту на нові рівні взаємозв'язку з регіональними органами виконавчої влади та самоврядування обумовлюється процесами, які характеризують залізничну галузь на сучасному етапі соціально-економічного розвитку і залежить від особливостей сторін взаємодії. Тому необхідно визначити характерні ознаки кожного суб'єкту, які необхідно враховувати при організації процесу співробітництва.

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО – ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПАРТНЕРСТВА В СИСТЕМІ «ЗАЛІЗНИЦЯ – РЕГІОН»

2.1. Залізничний транспорт і регіони як суб'єкти ефективної взаємодії

Для розширення та вдосконалення взаємовідносин залізниць з регіонами необхідно проаналізувати основні складові: залізничний транспорт, який здійснює приміські пасажирські перевезення, і регіони. Визначення складових, а також розкриття їх структури допоможе піднятися на більш високий рівень наукового розуміння явища, що досліджується. При цьому процес ідентифікації суб'єктів супроводжується відображенням їх особливостей з метою виявлення інтересів та суперечностей, а на етапі синтезу – розробляється взаємопов'язаний комплекс заходів з їх розв'язання.

Такий підхід виражається в розгляді залізничного транспорту при наданні пасажирських послуг у приміському сполученні як господарського суб'єкту, який пов'язаний і активно взаємодіє з іншими, виявленні його ролі в процесі функціонування і розвитку регіональних економік. При цьому необхідно враховувати, що залізничний транспорт – складне, інтегроване виробництво з тісним зв'язком окремих частин, які знаходяться в залежності одна від іншої і суттєво впливають на процес транспортування та його результати. Цей вид транспорту може розглядатися в двох аспектах: як комплекс об'єктів, мереж і споруд на окремій території, що створює умови для забезпечення залізничних перевезень, і як засіб доставки вантажів і пасажирів до місця призначення з наданням транспортно-експедиційних послуг (рис. 2.1).

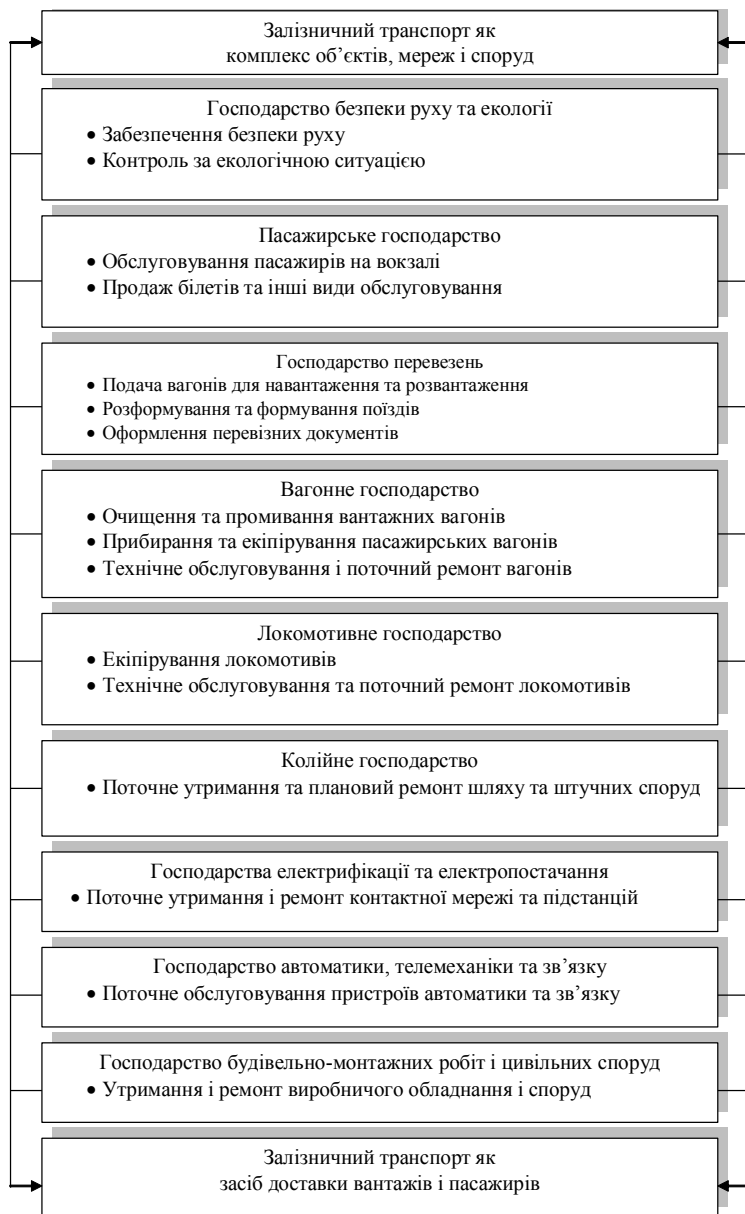


Рис. 2.1. Основні підрозділи залізничного транспорту

Враховуючи такий підхід, у складі залізничного транспорту розрізняють інфраструктуру, рухомий склад і експлуатаційну діяльність та виділяють господарства: безпеки руху та екології; пасажирське; перевезень; локомотивне; вагонне; колійне; електрифікації та енергопостачання; автоматики, телемеханіки та зв'язку; будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд. Основні підрозділи залізниць мають лінійний характер: локомотивні і вагонні депо; всі види станцій (вантажні, пасажирські, сортувальні тощо); дистанції колії; дистанції сигналізації і зв'язку; ділянки енергозабезпечення [195, 196].

У літературі зустрічаються різні підходи до визначення складу інфраструктури залізничного транспорту. Так, при визначенні економічної інфраструктури Шевчук В.А. [187] до її складу включає стаціонарну та рухому частини залізниць.

При розподілі монопольного та конкурентного секторів на залізничному транспорті, дуже часто до інфраструктури, крім колійного господарства, електрифікації та електропостачання, автоматики, телемеханіки та зв'язку, пунктів технічного обслуговування рухомого складу, включається і локомотивне господарство. Але, незважаючи на те, що вся залізнична галузь відноситься до виробничої інфраструктури, ми вважаємо, що до її складу входить також інфраструктурна складова, представлена стаціонарною частиною та обслуговуючими господарствами.

Більша частина об'єктів залізничного транспорту значно віддалена від промислових і адміністративних центрів, великих населених пунктів. Для забезпечення безперебійної діяльності та створення необхідних соціальних умов до складу залізниць входять об'єкти соціальної сфери, серед яких виділяють житлово-комунальне господарст-

во, об'єкти культурно-побутового призначення, а також загальноосвітні заклади [17].

Таким чином, для залізничного транспорту характерна складна організаційна, виробничо-технологічна та управлінська структура. Тому важливим засобом підвищення ефективності та якості роботи залізничного транспорту є удосконалення його територіальної організації. Про це свідчать і виявлені особливості використання залізничного транспорту для перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Приміський залізничний транспорт володіє як загальними особливостями всіх видів транспорту в порівнянні з іншими галузями економіки, так і специфічними, урахування яких дозволить глибше зрозуміти необхідність створення відповідних умов його розвитку на регіональному рівні.

Серед загальних особливостей, які притаманні транспортному процесу, на відміну від інших виробництв, слід виділити особливий характер продукції, сполучення лінійних і функціональних об'єктів, одночасність процесу виробництва і споживання транспортних послуг, що визначає територіальне розповсюдження та необхідність вирівнювання забезпеченості по регіонах з поліпшенням якості.

Кожний вид транспорту володіє тільки йому притаманними властивостями, тому необхідно усвідомлювати переваги залізничного транспорту при перевезенні пасажирів у приміському сполученні, які визначають його привабливість. Ступінь використання провізної та пропускнуї спроможностей залізничного транспорту в приміському сполученні залежить від пасажиропотоків та ефективності функціонування залізниці. На це впливають як регіональні умови (географічне положення, чисельність і щільність населення, рівень рухомості тощо), так і параметри розвитку

залізничного транспорту та умови, створені для його функціонування (табл. 2.1).

Таблиця 2.1.

*Переваги залізничного транспорту
при перевезенні пасажирів у приміському сполученні*

Переваги	Характеристика
1. Територіальна та перевізна універсальність	Здатний виконувати всі види перевезень; достатньо повно обслуговувати територію регіону в рамках діючої мережі
2. Надійність та регулярність перевезень	Можливість здійснення перевезень не залежить від пори року, кліматичних умов, часу доби
3. Високий рівень провізної спроможності	Місткість пасажирських вагонів дозволяє здійснити значні обсяги перевезень
4. Низький рівень собівартості	За рахунок масовості перевезень можливе зниження собівартості
5. Максимальна безпека руху	Залізничний транспорт є найбільш безпечним видом транспорту
6. Автоматизація управління рухом	Обумовлює велику точність руху за розкладом та можливість функціонування високошвидкісних сполучень
7. Висока комфортабельність	Можуть створюватися необхідні умови для відпочинку, спілкування, праці
8. Екологічність	Електрифіковані залізниці мінімально впливають на навколишнє середовище

Таким чином, пасажирський залізничний транспорт має переваги у багатьох аспектах, але їхня реалізація в значній мірі залежить від участі держави та регіонів, що повинні забезпечувати оптимальні умови його функціонування. Тому необхідно в повному обсязі використовувати переваги залізничного транспорту в приміському сполученні, враховуючи його регіональні особливості.

Зарубіжний досвід свідчить, що основні переваги залізничного транспорту проявляються не тільки в переве-

ження на великі відстані, а і на регіональному ринку пасажирських послуг, коли задовольняються вимоги конкретних споживачів [135].

Серед недоліків слід виділити – обмеження доступності залізниці в силу специфіки колійного виду транспорту, що знижує його конкурентні властивості в регіоні у порівнянні з більш мобільним і гнучким пасажирським автомобільним транспортом. Залізничний транспорт відрізняється структурною складністю, внаслідок чого час відправлення та прибуття приміських поїздів узгоджується декількома залізничними підприємствами і не завжди задовольняє всі вимоги споживачів. Процедура організації пасажирських перевезень передбачає також узгодження тарифів, ниток графіків, екстрені заходи у випадках порушень, що відрізняє залізницю від умов, в яких працюють інші види транспорту регіону з більш простою організаційною структурою.

Пасажирські залізничні перевезення в приміському сполученні характеризуються нерівномірністю розподілу за напрямками, періодами року, днями місяця, що ускладнює роботу залізничного транспорту і вимагає утримання резервів провізної та пропускнуї спроможності, які використовуються лише в період максимальних обсягів перевезень [9, 71]. У зв'язку з цим, пасажирський залізничний транспорт відрізняється також фондоємкістю та енергоємністю виробництва, а це пов'язано з тим, що в структурі фондів значну частку займають основні засоби та із наявністю і постійною підтримкою надлишкових потужностей [174].

Перелічені особливості цього виду транспорту та форми їх прояву при перевезенні пасажирів в приміському сполученні ускладнюють процес ефективного функціонування галузі і вимагають пошуку нових напрямків розвитку з використанням регіонального підходу, практична реалізація

лізація якого пов'язана з орієнтацією на територіальні фактори підвищення ефективності.

Регіоналізація залізничного транспорту залежить також від переосмислення ролі та функцій регіонів у ринкових умовах господарювання. Тому необхідно визначити його особливості як суб'єкту господарювання в економічному просторі країни.

Регіон як господарська система представляє собою більш складне утворення, ніж галузь. Якщо галузь – сукупність підприємств і виробництв, однотипних в будь-якому відношенні, то регіон – це сукупність різних галузей господарства окремої території, які охоплюють виробництво, розподіл, обмін і споживання матеріальних благ і послуг.

Різнобічні дослідження регіональних систем втілені в наукових працях вітчизняних і зарубіжних вчених Е.Б. Алаєва [6], С.І. Дрогунцова [140], М.М. Некрасова [97], М.М. Паламарчука, О.М. Паламарчука [99], М.Д. Пістуна [123, 124], В.А. Поповкіна [127], Ю.Г. Саушкіна [145], М.І. Фащевського [86], Б.С. Хорева [178], Л.Г. Чернюк [182, 183], О.І. Шаблія [185, 160] та багатьох інших.

Досліджуючи процес регіоналізації залізничного транспорту, необхідно визначити зміст поняття «регіон». За визначенням В.А. Поповкіна – регіоном вважається територія будь-якого рівня ієрархії, яка по сукупності об'єктів, що її складають, відрізняється від інших, і характеризується єдністю, взаємопов'язаністю елементів, цілісністю, яка є об'єктивною умовою та результатом процесів розвитку даної території [127].

Для тематики нашого дослідження будемо використовувати поняття регіону як адміністративно-територіального утворення (область). Тому в даному випадку регіон – це соціально-економічна просторова ціліс-

ність, яка характеризується структурою виробництва, наявністю усіх форм власності, концентрацією населення, робочих місць, умов духовного життя людини і має місцеві органи управління своєї території [200].

У ринкових умовах господарювання регіон виступає в якості «підприємця», який володіє матеріальними і фінансовими ресурсами, організує на окремій території виробництво товарів і послуг та використовує різні форми і методи регулювання для впливу на обсяги виробництва, інвестиційні процеси, ціни, структурну перебудову тощо. Незважаючи на активні процеси приватизації в різних сферах господарської діяльності, роль регіональних органів влади та управління не можна зменшувати, оскільки їх задачею є забезпечення загальних умов економічного зростання, підвищення інвестиційної привабливості, створення сприятливого клімату для розвитку різних галузей в регіональному просторі.

Місцеві органи державного управління найбільш тісно пов'язані з даною територією і її населенням, є носієм довгострокових інтересів розвитку виробництва, тому зацікавлені в економічному і соціальному розвитку території. Стимулюючи виробництво одних видів продукції та гальмуючи інші, місцеве управління викликає зміни галузевих пропорцій, суттєво впливає на інтенсивність і спрямування розвитку економіки.

Зосередження в регіонах державного управління забезпечується тим, що в його компетенції знаходяться питання розвитку виробництва, сфери послуг, міжгалузевих виробництв, природоохоронної діяльності, соціальної і виробничої інфраструктури тощо. Розширення впливу регіонального управління на соціально-економічний стан адміністративно-територіальних утворень визначає ефективні шляхи вирішення проблем їх розвитку (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Роль і значення місцевих органів влади та управління

Зростання ролі регіонів у реалізації загальнодержавних задач обумовлено:

- зміною функцій і методів місцевих органів державного управління;
- розширенням економічних і правових можливостей місцевих органів влади та управління;
- необхідністю гармонічного поєднання галузевого та територіального розвитку;
- поглибленням економічних відносин місцевих державних адміністрацій з розташованими на території підприємствами та організаціями;
- встановленням залежності формування місцевих бюджетів від результатів господарювання регіональних підприємств і організацій;
- необхідністю забезпечення соціального захисту населення регіонів.

Діяльність місцевих органів влади та управління спрямована на забезпечення стійкого та динамічного розвитку економік регіонів, максимальне використання тих можливостей, які є на місцях, для зростання макроекономічних показників. Поряд із збільшенням повноважень зросла і відповідальність за всі сфери життя в межах окремої території. Тому для забезпечення комплексного та ефективного ведення господарства вони координують і контролюють діяльність підприємств, вирішують питання місцевого значення.

У Законі України «Про місцеві державні адміністрації» [52] зазначається, що «...місцева державна адміністрація у спільних інтересах територіальних громад об'єднує на договірній основі бюджетні кошти з коштами підприємств, установ, організацій та населення для будівництва, розширення, реконструкції, ремонту та утримання виробничих підприємств, транспорту, мереж тепло-, водо-, газо-, енергозабезпечення, шляхів, зв'язку, служб з обслугову-

вання населення...; забезпечує організацію транспортного обслуговування населення незалежно від форм власності підприємства.»

Місцеве управління має значні можливості впливу на умови діяльності будь-якої галузі, оскільки більша частина енергоносіїв, систем водопостачання знаходяться під його контролем, що дозволяє використовувати податкові знижки або, навпаки, штрафи за порушення економічних, екологічних норм тощо. У компетенції регіонів також є можливість звільнення підприємств від витрат соціально-культурно-побутового призначення з передачею їх на баланс області.

Таким чином, місцеві органи державного управління одночасно беруть участь у господарських зв'язках і регулюють діяльність суб'єктів регіонів, оскільки виступають ланкою, яка об'єднує інтереси підприємств і держави. Це сприяє укріпленню територіальної організації виробництва та створює економічну базу для реалізації економічних інтересів всіх суб'єктів.

Сучасний стан економіки вимагає все більшого акцентування уваги на економічних проблемах розвитку окремих галузей, вдосконалення взаємодії органів регіонального управління з підприємствами, розташованими на відповідній території, посилення їх спільної зацікавленості в покращенні результатів господарювання. Без подолання галузевої замкненості та регіональної ізольованості не можна досягти ефективного розвитку.

Вихід з такої ситуації можливий при поглибленні взаємовідносин між галузями та регіонами, які б забезпечували найкращі умови як для розширеного регіонального відтворення, так і для ефективного функціонування галузей. Узгодження дій галузевих і територіальних органів управління повинно спрямовуватись на підвищення ефективності використання спільного економічного потенціалу,

створення умов для посилення регіонального підходу з урахуванням відмінностей окремих галузей, стимулюючи тим самим підвищення ефективності господарської системи країни в цілому. Такий підхід сприяє раціональному використанню виробничих потужностей, матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, економії матеріалів, палива, теплової і електричної енергії, що сприяє комплексному використанню природних та інших ресурсів, утилізації відходів виробництва і споживання. Тому важливим напрямком регіонального управління є забезпечення комплексного розвитку всіх галузей регіонів на основі спеціалізації і кооперування виробництва, широкого розвитку інтеграційних процесів.

Універсальність економіки будь-якого регіону ґрунтується на співвідношенні галузевої структури, а також на оперативності та мобільності не тільки її складових, а і населення регіону. Тому в сучасних економічних умовах для регіональної економіки велике значення має залізничний транспорт.

Цей вид транспорту характеризується різноманітними властивостями, за якими встановлюються відносини з окремою територією (рис. 2.3).

У якості специфічного регіонального фактору залізничний транспорт створює умови для:

- вирішення транспортної проблеми регіонів;
- забезпечення територіальної єдності господарського комплексу окремих територій;
- підвищення швидкості обігу ресурсів регіонального виробництва;
- завершення виробничо-технологічного циклу ряду підприємств регіонів;
- найбільш ефективного використання природних і трудових регіональних ресурсів;



Рис. 2.3. Роль та місце приміського залізничного транспорту в розвитку регіональної економіки

- підвищення швидкості обігу ресурсів регіонального виробництва;
- завершення виробничо-технологічного циклу ряду підприємств регіонів;
- найбільш ефективного використання природних і трудових регіональних ресурсів;
- підвищення рівня життя населення регіонів за рахунок забезпечення економічної доступності приміських пасажирських перевезень;
- зниження екологічного навантаження на природне оточення регіонів.

Інтенсивність приміських перевезень залізницею відображає стан всього господарства регіону, тому зміна ролі залізничного транспорту в системі факторів економічного росту різко посилює його вплив на протікання регіональних процесів. Тим самим залізниці сприяють адаптації регіональних економік до умов ринкового середовища. Це означає, що формування тісних відносин між окремими соціально-економічними елементами сприятиме збалансованості та адаптації регіонів до змін у кон'юнктурі господарського середовища.

Залізничний транспорт забезпечує універсальність структурної основи економіки кожного регіону, а також її оперативність і мобільність. Необхідність такої структури обумовлена тим, що в умовах ринку підвищується конкурентний тонус господарського середовища, відбувається диференціація попиту споживачів. Основою забезпечення гнучкого та динамічного реагування на коливання економічної кон'юнктури ринку, гарантом мобільності економіки регіону стає залізничний транспорт. Залізниця сприяє створенню такої просторової організації господарського комплексу регіону, яка є основою його інтенсивного розвитку, а доступність приміських пасажирських перевезень підвищує соціальний захист населення та забезпечує зрос-

тання рівня життя. Саме тому роль регіональних органів влади та управління значно посилюється при вирішенні питань розвитку пасажирського залізничного транспорту в приміському сполученні.

Слід також враховувати, що економічні відносини та зв'язки між суб'єктами базуються на інтересах. Оскільки місцеві державні адміністрації виступають суб'єктом господарювання, повноцінним носієм регіональних інтересів та забезпечують функціонування територіальних систем, то в процесі співробітництва повинні вступати в фінансово-економічні відносини із залізницею на рівноправній і еквівалентній основі. Головною є проблема узгодження неспівпадаючих інтересів між ними. Отже, при вирішенні проблем залізнично-транспортного обслуговування регіонів дії суб'єктів залежать від концентрації інтересів, що відображають зацікавленість держави та позначається на лініях їх поведінки. На регіональному та галузевому рівнях діють специфічні системи економічних інтересів, які враховують і відображають державну політику (рис. 2.4).

Різноманітні інтереси (індивідуальні, колективні, галузеві, територіальні тощо) складно узгоджуються, тому результат взаємодії залежить від ступеня їх гармонізації, а також того, наскільки будуть врівноважені цілі суб'єктів. Чим більше співпадає інтересів, тим тісніше переплітаються взаємовідносини залізничного транспорту з регіонами, тому у процесі взаємодії інтереси відіграють важливе значення і є основою подальшого розвитку.

Не може бути ефективної господарської діяльності при здійсненні приміських пасажирських перевезень без врахування інтересів регіонів, які присутні в загальному процесі залізнично-транспортного виробництва.



Рис. 2.4. Інтереси залізничного транспорту та регіонів як суб'єктів ефективної взаємодії

Регіони зацікавлені у задоволенні потреб перевезення пасажирів у приміському сполученні, а залізниці – у реалізації своїх інтересів: отримання прибутку; збереження своїх позицій на транспортному ринку тощо.

Між тим, сторони однаково зацікавлені в забезпеченні безперебійної і безпечної роботи залізниць, організації залізничних перевезень з врахуванням вимог регіонів, диверсифікації діяльності, укріпленні технічного та технологічного потенціалу залізничного транспорту в регіонах та ін. Це створює умови взаємозалежності між ними та відповідає інтересам держави:

- використання регіональних факторів економічного зростання;
- розширення фінансово-економічної самостійності регіонів;
- соціальний захист найменш забезпечених верств населення країни;
- збереження цілісного економічного простору та недопущення транспортного роз'єднання регіонів;
- забезпечення виконання перевезень для державних потреб і підтримки обороноздатності держави [184].

Це спонукає до розвитку співробітництва між залізницями та регіонами, результатом удосконалення якого повинна стати така організація системи економічних зв'язків, яка буде не тільки враховувати інтереси, а і на них впливати. В умовах ринку єдність інтересів залізничного транспорту і регіону не може забезпечуватися автоматично. Тому необхідно впроваджувати заходи по їх узгодженню з відчутною активізацією дій регіонів.

При визначенні особливостей виробничих відносин на регіональному рівні Столбов О.Г. [165] зазначає, що регіональний інтерес полягає у прагненні забезпечити оптимальне функціонування процесу відтворення в регіоні як цілісної підсистеми єдиного народногосподарського комплексу.

Але регіональний інтерес – це тільки частина умов і мотивацій життєдіяльності, яка однозначно визначає всю територіальну організацію суспільства [164]. Пов'язано це

із складною структурою регіональної економіки як сполучення великої кількості суб'єктів господарювання та населення, які є носіями суспільних потреб та індивідуальних і колективних економічних інтересів. А оскільки на їх розвиток впливають і регіональні фактори (стан місцевого бюджету, рівень розвитку виробничої і соціальної інфраструктури тощо), то в певній мірі вони відображають і регіональні інтереси.

Тому приміський залізничний транспорт поступово втягується в спектр регіональних інтересів, при цьому регіони повинні амортизувати вплив ринкового середовища, а залізниці – гнучко реагувати на кон'юнктуру ринку. Отже, економічні умови породжують необхідність узгодження протилежних інтересів та необхідність регламентування надійної співпраці залізниць з регіонами.

2.2. Сутність і зміст процесу взаємодії в системі «залізниця – регіон»

Для визначення сукупності взаємовідносин залізниць з регіонами в процесі функціонування в приміському сполученні необхідно враховувати всі складові визначених суб'єктів. Тому дослідження базується на використанні системного підходу до вирішення проблем розвитку співробітництва, що надає можливість виявити зв'язки і відносини між суб'єктами та дозволяє знайти шляхи і способи врахування взаємного впливу сторін в їх комплексності та єдності.

Застосування системного підходу до дослідження конкретного об'єкту означає чітке визначення цільової функції та обмеження функціонування системи, їх властивості, надання поняття організаційності системи, установа її взаємодії з зовнішнім середовищем [47].

Системний підхід при дослідженні залізничного транспорту та регіонів спрямований на пошук способів спільного використання їх реального соціально-економічного потенціалу, і як наслідок, підвищення ефективності взаємовідносин між ними. Задача системного підходу полягає в узгодженні інтересів, які переслідують сторони в процесі функціонування залізничного транспорту в приміському сполученні, оцінці можливих варіантів удосконалення взаємодії між ними та виборі найкращого з них з урахуванням соціально-економічної ефективності. Як свідчить досвід інших країн, використання системного підходу дає значний результат при вирішенні стратегічних задач розвитку залізничного транспорту. Саме завдяки такому підходу, що реалізується через галузеві програми, забезпечується в останній час стійка робота залізничної галузі інших країн, а також зростання попиту на її послуги та соціальна політика.

Для виявлення взаємозв'язків та напрямків співробітництва системний підхід передбачає розгляд процесу функціонування залізниць в регіональному просторі як цілісного явища, що володіє узагальнюючими характеристиками. При заданих умовах, поняття система «залізниця – регіон» представляє собою єдність взаємопов'язаних елементів, спільно діючих для досягнення загальної мети. У результаті транспортно-територіальна система акумулює характеристики елементів, що її утворюють, набуваючи особливих якостей, яких не має жодна із складових.

Розгляд системи «залізниця – регіон», а також розкриття її змісту та властивостей дозволяє представити суб'єкти в цілому і надає можливість вирішити існуючі проблеми, визначити весь комплекс параметрів та найкращі шляхи її розвитку, при цьому всі явища і процеси розглядаються у взаємозв'язку і взаємній обумовленості [138].

Система «залізниця – регіон» характеризується наступними параметрами: закономірні зв'язки та відносини; цілісність; організаційно-технологічне відокремлення. Ця система представляє собою сплетіння об'єктивно існуючих зв'язків і відносин між її елементами (рис. 2.5).

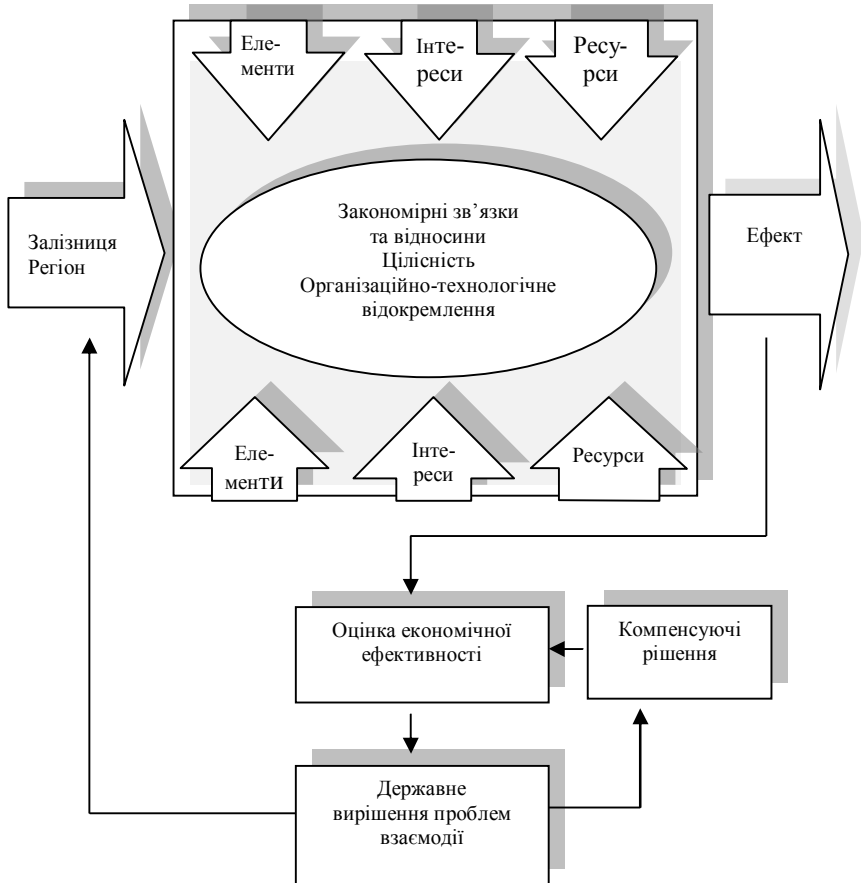


Рис. 2.5. Схема дослідження взаємодії залізничного транспорту з регіонами

Внаслідок цього зміна параметрів діяльності одного з них може носити як локальний характер, так і впливати на функціонування системи в цілому, а розширення співробітництва та активний розвиток внутрішніх процесів сприяє підвищенню її ефективності. Тому при вдосконаленні системи «залізниця – регіон» необхідним є врахування видів зв'язків та властивостей. Передусім, зв'язки в системі «залізниця – регіон» можна розподілити на дві групи: внутрішні (між елементами системи) і зовнішні (між системою і середовищем), які в свою чергу можуть бути як прямими, так і непрямими.

При розвитку взаємодії слід враховувати також такі види зв'язків: підлеглості (частина – ціле), рівноправності, породження (або генетичні); управління; зв'язки між елементами одного рівня (горизонтальні), або між елементами різного рівня (вертикальні). Поряд з формальними зв'язками виникають і неформальні, які в процесі розвитку системи «залізниця – регіон» повинні також враховуватися [169].

У складі системи серед функціональних зв'язків слід виділити наступні: зв'язок – послуга; комплексне використання ресурсів; зв'язок постачання основних фондів; якісні зв'язки – якісного обслуговування, сфери обслуговування, підготовки кадрів та ін.; зв'язок використання відходів; екологічні зв'язки; забезпечення соціальних потреб населення та ін. [99]. Зв'язки і відносини цільового, функціонального та мотиваційного характеру пронизують всі види спільної діяльності залізничного транспорту з регіонами і є підґрунтям для формування сфер взаємодії та її форм.

Таким чином, система «залізниця – регіон» проявляється у стійких зв'язках між суб'єктами, що є її основою та визначає цілісність. Сукупність зв'язків та відносин забезпечує органічну єдність галузевого і територіального

розвитку та дозволяє реально оцінити сукупні ресурси. Цілісність системи проявляється при виникненні у неї нових інтегративних якостей, які невластиві її компонентам [148].

З цілісністю пов'язано організаційно-технологічне відокремлення системи, що досягається за рахунок внутрішнього взаємозв'язку складових і єдиною цілеспрямованою взаємодією між ними; дозволяє системі набувати нових ознак, розвиватися в мінливих умовах. Відокремлення необхідне для аналізу та дослідження системи «залізниця – регіон», але це не означає її замкненість, оскільки існують прямі і зворотні зв'язки із зовнішнім середовищем і залежність від нього.

Таким чином, враховуючи специфіку суб'єктів взаємодії, види зв'язків між ними, виділимо особливості системи «залізниця – регіон»:

- наявність підсистеми з локальними інтересами, яка в сукупності з галузевою підсистемою утворює транспортно-територіальну систему;
- чисельність елементів системи та різноманітність функцій;
- складна організація відносин і зв'язків в системі та багатофакторність впливу;
- функціонування системи «залізниця – регіон» пов'язано з життєзабезпеченням населення і економіки не тільки регіону, а і країни в цілому;
- кількісна визначеність проблем невисока, що ускладнює отримання чітких, підтверджених кількісними розрахунками рекомендацій.

На сучасному етапі процес взаємодії залізничного транспорту з регіонами набуває важливого значення для підвищення якості і ефективності суспільного виробництва, що вимагає розкриття його системної сутності та змісту. Вивчення процесу взаємодії між суб'єктами з наукової

точки зору є важливим напрямком досліджень, оскільки доцільність і ефективність системи «залізниця – регіон» залежить саме від цього процесу.

Будь-яке наукове дослідження передбачає визначення понять, які узагальнюють певне явище. Основне поняття, що потребує визначення – взаємодія. З філософської точки зору, - це категорія, яка відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їх взаємну обумовленість, зміну стану, взаємний перехід, а також породження одним об'єктом іншого [162].

На базі цього, враховуючи системний підхід до визначення особливостей суб'єктів, виділимо поняття – «ефективна взаємодія в системі «залізниця – регіон», основою якого є вирішення спільних принципівих задач, наявність загальних соціально-економічних інтересів, які впливають не тільки на функціонування підсистем, а і на співробітництво між ними з використанням методів координування та узгодження.

Взаємодія між визначеними суб'єктами – це діалектична єдність компонентів системи, яка розглядається як спільна діяльність, що організується і здійснюється для досягнення визначеної мети та проявляється через взаємовідносини і взаємозв'язки об'єктивно обумовлених форм співробітництва.

У даному випадку взаємодія реалізує сутність суб'єктів, їх властивостей і представляє собою взаємний вплив залізниці на регіон і регіону на залізницю, який проявляється в постійних і стійких зв'язках. Це своєрідна форма розвитку, оскільки взаємодіючі суб'єкти впливають один на одного, тому поглиблення цього процесу сприяє розширенню взаємовигідних відносин, призводить до прискорення їх розвитку з підвищенням ефективності.

Дослідження процесу взаємодії спрямовано на вивчення взаємозв'язків між залізницями і регіонами, що дозволить вирішити проблеми подальшого їх розвитку.

Таким чином, виділяючи процес взаємодії в єдиній цілісній системі, можна визначити основи його формування, зміст та властивості, а також дослідити взаємодію як усередині системи, так із зовнішнім середовищем, виявити процеси, за якими розвивається співробітництво.

В основі процесу формування та розвитку взаємодії між суб'єктами знаходиться ряд закономірностей (рис. 2.6).

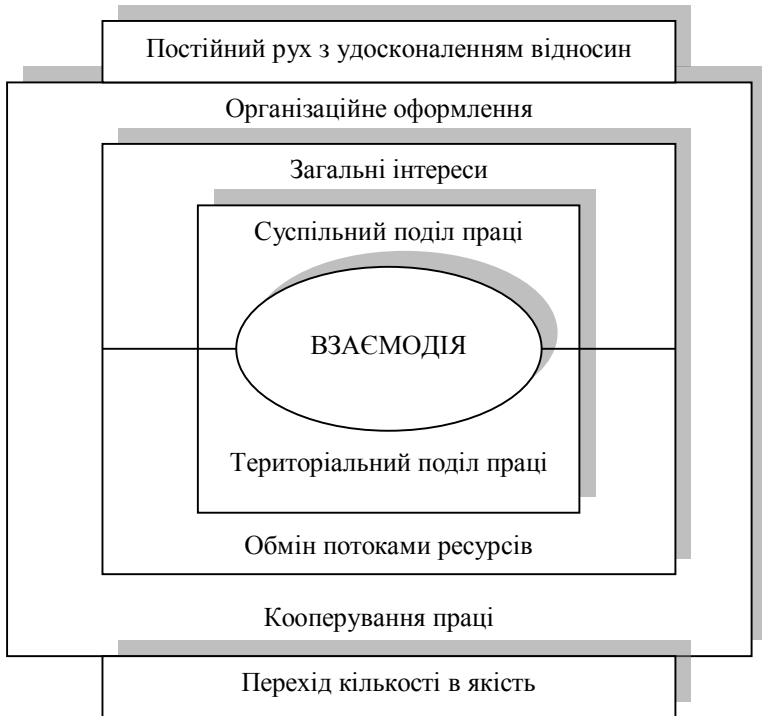


Рис. 2.6. Процес формування та розвитку взаємодії

Основою процесу взаємодії є формування ефективних взаємозв'язків в системі внаслідок існуючого суспільного поділу праці та характерним для кожного суб'єкту рівнем розвитку виробничих факторів. Тому взаємодія є об'єктивною необхідністю, як наслідок суспільного поділу праці, який передбачає її кооперування. У свою чергу, економічні зв'язки між залізницею і регіоном – це найважливіша умова територіального поділу праці як зосередження окремих видів діяльності в регіонах, які володіють для цього найбільш сприятливими умовами, та забезпечення інтенсивного обміну між ними [165]. Це сприяє використанню головних переваг спеціалізації виробництва території з підвищенням його комплексності.

Закономірність полягає також у тому, що взаємодія в системі характеризує динамічну форму взаємовідносин між її компонентами. При дослідженні системи «залізниця – регіон» необхідно враховувати, що процес взаємодії виникає тільки при її функціонуванні. При цьому слід розрізняти основні складові процесу взаємодії – дію і вплив. Дія – вихідний елемент, вплив – якісно нове явище, яке відображає більш високий рівень функціонування.

Взаємодія об'єднує дію та вплив, тому представляє собою складну форму діяльності, яка характеризується ступенем, способами і формами взаємного впливу елементів системи на процеси їх функціонування та розвитку (рис. 2.7).

Взаємний вплив залізниці та регіону можна дослідити при зміні властивостей і особливостей суб'єктів в залежності від окремих характеристик системи. Процес розвитку системи «залізниця – регіон» передбачає діалектичну взаємодію – постійний рух з удосконаленням взаємовідносин між її суб'єктами. Враховуючи діалектичний характер взаємодії, конкретний його прояв можна дослідити

при аналізі позитивних і негативних сторін взаємного впливу залізниці і регіону.

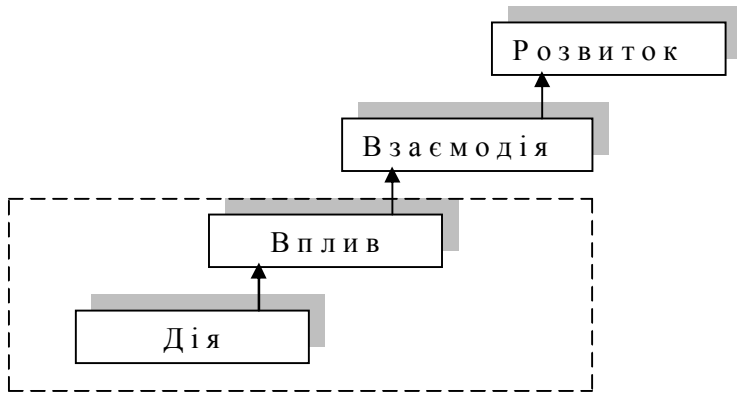


Рис. 2.7. Динаміка процесу взаємодії між суб'єктами

Термін «розвиток» означає рух від одного якісного стану до іншого, викликаний кількісним накопиченням в об'єкті, який призводить до якісних змін, оскільки діє діалектичний закон переходу кількості в якість [14].

Для того, щоб система видозмінилася і досягла іншого стану, необхідно витратити визначену кількість ресурсів. Існування взаємодії між суб'єктами пов'язано з обміном потоками різного роду ресурсів, грошових коштів, інформації тощо. Процес взаємодії – це еквівалентна передача ресурсів з однієї підсистеми в іншу, а взаємний вплив між суб'єктами системи здійснюється за допомогою ресурсного обміну з метою її якісної зміни.

Від рівня розвитку процесу взаємодії залежать якісні зміни в системі. Поглиблення взаємодії залізниці з регіоном визначається розширенням внутрішніх зв'язків, що призводить до виникнення нової якості. Для цього необ-

хідно сконцентрувати визначену кількість різних видів ресурсів та інформації, достатню для якісних змін.

Оснoву виконання задач, які стоять перед системою в процесі взаємодії, складають загальні інтереси. При слабкому зв'язку інтересів недостатньо використовуються існуючі потенціали сторін. Тому процес взаємодії вимагає постійного пошуку найбільш ефективних заходів, спрямованих на узгодження інтересів суб'єктів. Тільки забезпечення рівної вигідності мети та створення умов, завдяки яким можна знайти позитивний варіант зацікавленості сторін, є основою для удосконалення взаємодії.

Характер взаємодії між елементами системи «залізниця – регіон» істотно залежить від їх функціональної визначеності та територіального поєднання. Вивчення в сукупності залізничного транспорту та регіонів обумовлює функціонально-територіальний характер взаємодії і забезпечується двоєдиним інтересом при реалізації продукції залізничного транспорту.

Взаємодія в системі «залізниця – регіон» базується на всіх зазначених закономірностях. В залежності від суб'єктів, можна виділити взаємодію між підприємствами залізниці і регіону, між адміністраціями сторін, між адміністрацією однієї сторони і підприємством іншої. Взаємодія також може протікати в різних видах і напрямках, що пов'язано зі сферами діяльності суб'єктів. Також процес взаємодії можна класифікувати в залежності від зв'язків в системі: за спрямуванням – спрямована, не спрямована; по силі – сильна, слабка; та ін.

Наявність різних видів взаємодії вимагає їх систематизації за допомогою визначеного набору параметрів та виявлення факторів, які впливають, оскільки їх врахування забезпечить оптимальну взаємодію. Функціонування взаємодії між суб'єктами також пов'язано з організаційними заходами, що сприяють раціональному протіканню всіх

процесів в системі. Тому система «залізниця – регіон» визначається структурою взаємодії між суб'єктами, її організацією та властивостями.

Таким чином, взаємозв'язки, які характеризують взаємодію між суб'єктами різноманітні і можуть збільшуватися з її розвитком, оскільки за основу виділення приймаються напрямки спільної діяльності сторін. Тому в процесі удосконалення необхідно враховувати всі можливі сфери співробітництва та детально їх вивчити як з позиції організації прийняття рішень, так і інфраструктурного забезпечення.

Функціонування будь-якої системи обумовлюється змістом взаємодії між її елементами, який визначається різноманітними напрямками і процесами. Тому взаємодію можна представити як сукупність напрямків співробітництва, які залежать від цілей системи. Враховуючи особливості і весь спектр інтегрованих відносин і зв'язків в заданій системі, взаємодія може відбуватися в фінансово-економічній, соціальній, екологічній, інформаційній, організаційній та правовій сферах (рис. 2.8).

Фінансово-економічна сфера взаємодії – це взаємовідносини між суб'єктами, які спрямовані на розподіл та перерозподіл фінансових ресурсів в процесі співробітництва та поліпшення фінансово-економічних показників. Взаємодія в фінансово-економічному аспекті пов'язана також з вирішенням виробничо-економічних задач та забезпеченням оптимального процесу відтворення в системі.

У зв'язку з цим, взаємодія між суб'єктами відображається на фінансових потоках, які формуються в процесі її розвитку та характеризують різносторонні відносини з бюджетами різних рівнів (платежі і субсидії); з господарюючими суб'єктами у вигляді розрахунків з постачальниками і споживачами; з фондами соціального призначення; зі страховими компаніями; з банками тощо.

Процес взаємодії також є частиною загального процесу створення вартості, а саме, участь і послідовний його вклад у ціноутворення.

Таким чином, фінансово-економічна взаємодія представляється послідовними етапами: визначення економічних потреб визначених суб'єктів; оцінка фінансово-економічних ресурсів і резервів взаємодії; розподіл і використання ресурсів на компенсаційній основі.

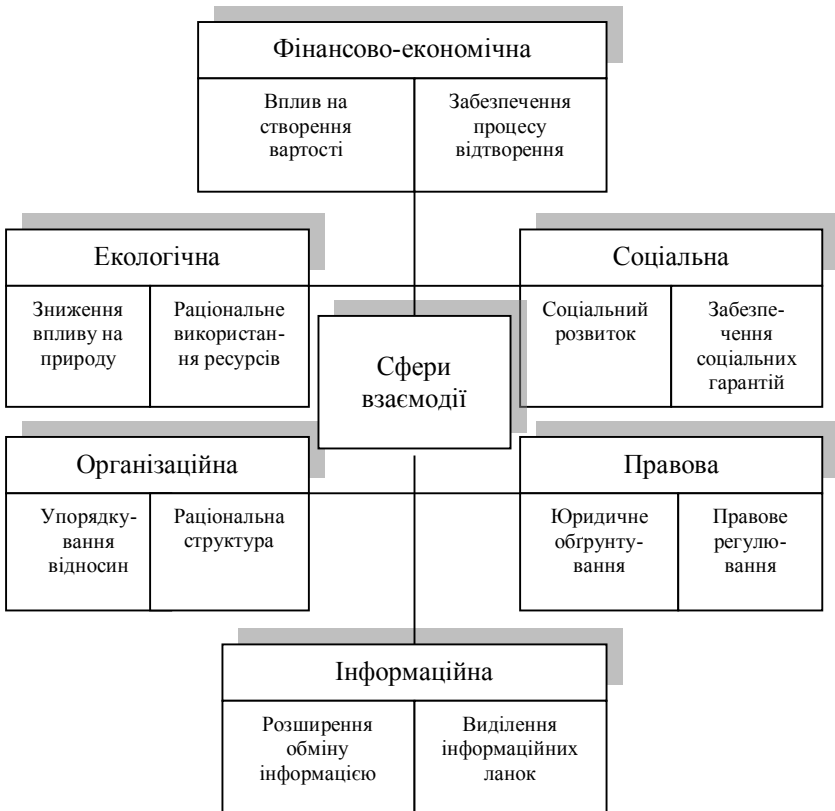


Рис. 2.8. Сфери та зміст процесу взаємодії

Процес взаємодії впливає на реальні інтереси соціальних груп, які в кінцевому рахунку визначають мету, способи, характер і спрямованість окремих заходів взаємного впливу сторін. Тому взаємодія між суб'єктами в соціальній сфері визначається її впливом на ринок праці, людську діяльність, розробку та прийняття соціально-орієнтованих рішень. Це різні види взаємовідносин між сторонами, які спрямовані на підвищення соціальної захищеності населення та покращення їх життєвого рівня. Взаємодія в соціальній сфері спрямована також на підвищення ділової активності, створення умов для підвищення кваліфікації та перекваліфікації з метою найкращого використання знань і досвіду працівників.

Соціальне спрямування взаємовідносин суб'єктів слід розглядати як одне з найважливіших, оскільки визначає цілі розвитку системи та позитивно впливає на всі інші сфери співробітництва.

В екологічній сфері спільна діяльність формується в процесі взаємодії технічної частини залізничного транспорту з навколишнім оточенням регіону. Екологічний аспект повинен враховуватись при впровадженні будь-якого заходу взаємодії, оскільки постійно зростає взаємозалежність стану екологічної безпеки від результатів людської діяльності. У зв'язку з необхідністю впровадження екологічно чистих господарських регіональних систем існують значні резерви по зниженню впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище.

Взаємодія між суб'єктами системи повинна враховувати екологічні аспекти діяльності і зацікавлювати їх у зниженні рівня забруднення. Тому у процесі співробітництва необхідно створити економічні стимули, які б зацікавлювали в раціональному використанні наданих регіоном ресурсів і зниженні забруднення навколишнього середовища.

Взаємодія в інформаційній сфері проявляється в послідовному забезпеченні необхідною інформацією сторін співробітництва: отримання і збір інформації, обробка та її передача. Інформаційне забезпечення є важливою складовою процесу взаємодії між будь-якими суб'єктами. Тому у визначеній системі є необхідним виділення спеціалізованих інформаційних ланок, оскільки процес інформатизації з розширенням обміну інформацією впливає на посилення економічних позицій сторін співробітництва.

Правова сфера взаємодії. Взаємодія між суб'єктами відбувається не тільки на економічній, а і на правовій основі: правове регулювання обмежень, юридичне обґрунтування ролі і значення процесу взаємодії тощо. Тому визначення правового статусу взаємодії створить стабільну і надійну юридичну основу, що регламентуватиме забезпечення порядку та дисципліни у співробітництві.

Організаційна сфера взаємодії – це спрямування взаємодії на створення раціональної організаційної структури для забезпечення необхідних умов реалізації співробітництва. Організаційна взаємодія між підрозділами залізниці і регіону орієнтована на розвиток і удосконалення системи та ефективне використання взаємних можливостей впорядкування відносин, створення атмосфери взаєморозуміння і взаємодопомоги.

Результатом є створення вискоєфективних спільних функціональних служб, спроможних раціонально вирішувати проблеми за всіма видами взаємодії, що сприятиме пошуку форм організації фінансово-економічних, соціальних, екологічних, інформаційних та правових процесів в системі.

Всі перелічені сфери взаємовідносин між залізницями та регіонами перехрещуються між собою і складають сутність процесу співробітництва, при цьому кожний з них виявляється в інших.

Таким чином, внутрішня сутність системи «залізниця – регіон» розкривається через різні сфери взаємодії і кожна з них виконує свою функцію; від рівня їх розвитку залежить ступінь організації системи та її якість, спроможність до вдосконалення. У зв'язку з цим, виявлення сфер співробітництва має не тільки теоретичне, а і практичне значення, оскільки створює умови для розвитку системи «залізниця – регіон» за різними напрямками.

Враховуючи основи формування та розвитку взаємодії в системі «залізниця – регіон», визначимо специфічні властивості цього процесу (рис. 2.9).

Взаємодія в системі «залізниця – регіон» перебуває в динаміці, а це означає, що при зміні задач взаємодії змінюється її зміст і структура. Тому можна виділити таку властивість як динамічність.

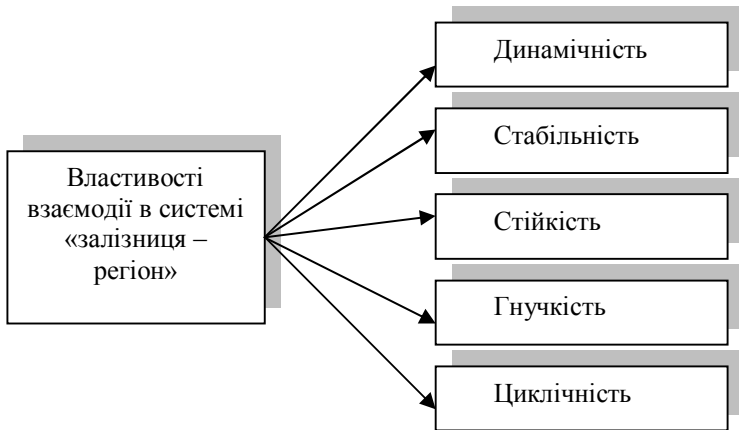


Рис. 2.9. Властивості процесу взаємодії між суб'єктами

Поглиблення та повноцінність процесу взаємодії в системі «залізниця – регіон» в значному ступені обумовле-

ні його динамічним характером. Такий підхід базується на включенні тільки динамічних взаємозв'язків, а це формує активний стан системи. Отже, динаміка і розвиток системи є важливою властивістю функціонування взаємодії.

Для реалізації поставлених перед системою цілей необхідний певний час, протягом якого функціонуватимуть встановлені взаємовідносини. Тому співробітництво між суб'єктами потребує стабільності. Ця властивість є результатом постійних зв'язків між складовими системи та організаційних заходів, які здійснюються в процесі взаємодії.

Проявляється стабільність у закріпленні визначених форм і методів здійснення співробітництва. Таким чином, зв'язки і структурна основа системи «залізниця – регіон» повинні систематизуватися та регламентуватися, що є фактором стабільності взаємодії. Завдяки такій властивості цей процес можна представити як сукупність встановлених стійких взаємовідносин між елементами системи «залізниця – регіон».

На вдосконалення взаємодії між залізницями та регіонами впливають різні умови господарювання, які визначають розвиток відносин системи в одному або в протилежному напрямках. Це може по-різному відбиватися на процесі співробітництва. У зв'язку з цим, стабільність відносин повинна поєднуватися із гнучкістю реагування.

Гнучкість взаємодії – це спроможність даного процесу реагувати на зміну умов господарювання сторін при збереженні його суттєвої основи. Це спроможність системи до зміни організаційної структури та мети функціонування, і, як наслідок, до ефективної адаптації. Наприклад, зміни регіональних і галузевих потреб повинні відображатися на всіх процесах системи. Виявляється гнучкість у створенні нових зв'язків, ланок, перерозподілі функцій між елементами територіально-галузевої системи.

Таким чином, виявлені властивості знаходяться в діалектичній єдності та впливають на прийняття рішень у співробітництві між залізницями та регіонами, а також забезпечують не тільки збереження діючих процесів, а і оновлення. Тому процесу взаємодії також властива циклічність. Ця властивість характеризує послідовність і повторюваність процесу взаємодії. Кожний цикл взаємодії закінчується переходом системи «залізниця – регіон» у новий стан, що викликає необхідність або постановки нової мети, або коригування попередньої, для досягнення якої необхідний новий цикл взаємодії. Тому властивість циклічності зумовлює необхідність розподілу за окремими етапами, цьому сприяє також гнучка і чітка система її організації.

Визначені властивості взаємодії проявляються в процесі її функціонування і є основою подальшого розвитку системи.

Таким чином, існує значний соціально-економічний потенціал розвитку взаємодії залізниць з регіонами, який включає:

- консолідаційний – можливість об'єднання зусиль суб'єктів для реалізації загальних цілей: схильність до конструктивного співробітництва;
- фінансово-майновий – сукупність фінансових і майнових можливостей при узгодженні інтересів та об'єднанні ресурсів залізниць і регіонів;
- техніко-технологічний – раціональне використання в регіональних сполученнях сукупності створених і освоєних залізнично-транспортних технологій та технічних засобів;
- природно-екологічний – можливість забезпечення дотримання екологічних норм;
- соціально-демографічний – можливості впливу на соціальні процеси в регіонах.

Забезпеченню внутрішньої єдності та узгодженої співпраці між суб'єктами сприяє удосконалення механізму взаємодії, в якому господарські рішення приймаються своєчасно, а система надійна та економічно ефективна.

Функціонування системи «залізниця – регіон» забезпечує організаційно-економічний механізм, від якого залежить ефективність взаємодії, оскільки тільки система з відповідним регулюванням спроможна розвиватися. Такий механізм організує і мобілізує систему та сприяє розширенню взаємозв'язків.

Враховуючи те, що у визначеній системі накопичились чисельні проблеми, які потребують нагального вирішення, можна зробити висновок, що існуючий механізм взаємодії залізниць з регіонами не здатний розв'язати суперечності. Тому подальший розвиток процесу взаємодії залізничного транспорту з окремим регіоном потребує оновлення його організаційно-економічного механізму.

Практичне вирішення цієї задачі вимагає теоретичного обґрунтування та дослідження соціально-економічної природи механізму взаємодії з урахуванням принципів і умов його функціонування. При цьому актуальною стає і проблема оцінки його соціально-економічної ефективності, вирішення якої в значній мірі залежить від розробки теоретичних положень. Тому виникає необхідність дослідження форм і методів динамічної та ефективної взаємодії залізниць з регіонами, розробки рекомендацій до порядку її здійснення.

Розширення уявлення про регулювання процесу взаємодії відбувається шляхом вивчення і об'єктивної оцінки складних, різноманітних відносин, які супроводжують процес виробітку та прийняття рішень в системі «залізниця – регіон», а також виникають у ході впровадження заходів удосконалення співробітництва. Теоретичне дослідження інструментів і важелів здійснення взаємо-

дії важливо не стільки для її виконання, скільки для обґрунтування включення механізму взаємодії в систему об'єктивних ринкових відносин.

Проведений аналіз досліджень співробітництва залізничного транспорту з регіонами свідчить, що окремі питання розглянуті в багатьох наукових працях [130, 92, 68], але поняття цілісного організаційно-економічного механізму взаємодії між складовими системи не використовується. У науковій праці В.П. Гудкової [154] досліджується організаційно-економічний механізм функціонування пасажирського комплексу залізниць та ефективність його функціонування в умовах ринкової трансформації економіки, але не враховуються регіональні аспекти пасажирських перевезень.

У зв'язку з цим, збільшується значення методологічного обґрунтування комплексу організаційно-практичних заходів, спрямованих на подальше структурне та функціональне удосконалення взаємодії залізниць з регіонами.

Для визначення сутності і змісту поняття «організаційно-економічний механізм взаємодії» та його теоретичного обґрунтування необхідно звернутися до наукових досліджень складових господарського (економічного) механізму. Вважаємо це правомірним, оскільки виділення господарського механізму в окрему категорію підкреслює динамізм системи управління, зосередження уваги дослідників на відпрацюванні системи взаємозв'язків у процесі господарювання, механізму взаємодії різних структурних підрозділів господарства країни.

Сутність господарського (економічного) механізму досліджували такі вчені, як О.П. Градов [143], Ю.А. Зиков [56], В.П. Корнієнко [161], А. Кульман [76], О.Г. Столбов [165] та багато інших.

Тому в науковій економічній літературі представлені різні підходи до визначення сутності цього поняття. Так,

базуючись на похідному визначенні слова «механізм», у роботі Л. Словінської [156], надається його економічна інтерпретація. Зазначається, що механізм має грецьке походження і в одному зі своїх значень переводиться як система, устрій, що визначає порядок будь-якого виду діяльності. Господарський механізм визначається ні що інше, як порядок діяльності у процесі виробництва матеріальних благ. Але поняття господарського механізму має більш широке трактування, оскільки виражає і складні зв'язки між ланками.

Французький вчений А. Кульман [76] зазначає, що в загальному вигляді економічний механізм - це необхідний взаємозв'язок, який природно виникає між різними економічними явищами і надає класифікацію механізмів, а також вказує на те, що пізнати їх можна лише через постійні спостереження.

О.Г. Столбов [165], вважає, що господарський механізм, це система взаємозв'язаних соціально-економічних умов і форм господарювання, яка забезпечує оптимальне функціонування економіки.

У своїй роботі [161] В.П. Корнієнко, Л.Г. Андреев розкривають соціально-економічну природу господарського механізму, і визначають його як форму поєднання та взаємодії факторів виробництва.

Таким чином, господарський механізм базується на відносинах безпосереднього виробництва, розподілу і обміну в рамках всієї країни та проявляється в конкретних формах і методах господарювання, а механізм взаємодії виступає його складовою і регулює взаємовідносини між конкретними господарюючими суб'єктами. Організаційно-економічний механізм взаємодії опосереднює відносини між сторонами співробітництва і передбачає узгодження фінансово-економічних інтересів та наявність різних важелів стимулювання співробітництва. Необхідно також вра-

ховувати, що механізм взаємодії повинен відповідати закономірностям розвитку досліджуваної системи.

Організаційно-економічний механізм взаємодії – це сукупність форм, методів, способів та важелів співробітництва, а також правових нормативів, що гармонічно взаємопов'язані між собою і впорядковують відносини сторін, забезпечуючи реалізацію як їх інтересів, так і ефективний розвиток.

Такий механізм повинен забезпечувати збалансованість розвитку суб'єктів і одночасне невтручання в їх оперативну діяльність, або створення нових організаційних структур, які безпосередньо регулюють процес взаємодії. Враховуючи закономірності формування та розвитку цього процесу, механізм взаємодії забезпечує вихід на новий рівень якості виробництва та перехід до активізації економічного розвитку.

Використання конкретних форм господарювання і методів управління у взаємодії та здійснення контролю за реалізацією спільних рішень надає можливість координувати сукупність відносин в системі, а також покращити соціально-економічні показники сторін.

Функціонування організаційно-економічного механізму взаємодії передбачає: інформаційне забезпечення; аналіз стану системи; керування системою; визначення задач подальшого розвитку з урахуванням зовнішніх факторів; перерозподіл ресурсів в системі.

Призначення організаційно-економічного механізму полягає у створенні таких економічно-правових інструментів і умов взаємодії, при яких система змогла б залишатися стійкою і функціонувати з максимально можливим ефектом з точки зору потреб відтворення і економічного зростання.

У зв'язку з цим, основними вимогами до організаційно-економічного механізму взаємодії є:

- спрямування дій суб'єктів на кінцевий результат;
- забезпечення взаємної вигідності цілей у взаємодії;
- максимальне узгодження об'єктивно існуючих суперечностей сторін співробітництва;
- використання засобів впливу на процес взаємодії, які б стимулювали розвиток взаємодії та досягнення визначеної мети з мінімальною кількістю ресурсів;
- врахування системи соціально-економічних регуляторів відносин між складовими, які забезпечать кращий кінцевий результат;
- забезпечення простоти та прозорості дій суб'єктів взаємодії в рамках закону.

Додержання зазначених вимог у процесі функціонування механізму взаємодії забезпечує його дієвість та позитивні кінцеві результати співробітництва.

Соціально-економічна сутність механізму взаємодії розкривається через структуроутворюючі елементи, форми, методи та важелі процесу співробітництва (рис. 2.10).

Згідно з визначенням організаційно-економічного механізму взаємодії, в процесі співробітництва можуть використовуватися різні економічні інструменти. Тому механізм взаємодії передбачає наявність наступних складових: напрямки взаємодії, тобто сфери спільної діяльності та відповідні обмеження; форми і методи управління, які ґрунтуються на принципах і функціях процесу взаємодії; сукупність правових норм, які регулюють взаємодію; організаційна структура; система критеріїв, за якою оцінюється процес взаємодії.

Визначені суб'єкти системи представлені факторами виробництва та ресурсами, тому в процесі співробітництва між сторонами встановлюються зв'язки і відносини за визначеними напрямками з метою узгодження інтересів сторін.



Рис. 2.10. Структура організаційно-економічного механізму взаємодії

Взаємодія між залізницями та регіонами виступає як процес взаємного впливу та узгодження спільних дій, тому форми прояву і методи реалізації співробітництва – це способи більш ефективного його здійснення.

Отже, організаційно-економічний механізм взаємодії включає форми практичного співробітництва, які передбачають визначений спосіб ведення співпраці. Конкретні форми взаємодії організуються відповідно принципам і функціям цього процесу та з врахуванням закономірностей. Розрізняють форми організації взаємодії: прямі (безпосередні) і непрямі (опосередковані), колегіальні і безпосереднього контакту.

Прямі (безпосередні) форми взаємодії повинні регламентуватися загальними положеннями.

Колегіальні форми взаємодії: конференції, колегії, комісії, а також форми безпосереднього контакту – доклад, звіти, обслуговування, узгодження і т. ін. У зарубіжній практиці найбільш ефективними вважаються колегіальні форми. Непрямими формами взаємодії слід вважати спільну участь в публікація, телевізійних і радіопрограмах.

Процес взаємодії за визначеними напрямками можливий лише при умові вибору методів. Методи взаємодії в системі – це сукупність прийомів досягнення ефективних результатів, які призводять до руху весь механізм і визначають його цілеспрямованість і узгодженість.

В основі організаційно-економічного механізму взаємодії знаходиться система важелів – це соціально-економічні і адміністративні стимули. Оптимальне співвідношення між ними впливає на кінцеві результати взаємодії, що викликає максимальну зацікавленість сторін в його забезпеченні та впливає на методи, за допомогою яких здійснюється взаємодія.

Методи взаємодії можна розподілити на чотири групи: економічні методи (ціноутворення, інвестування,

фінансування і кредитування, економічні санкції, компенсація витрат) – базуються на економічних відносинах, тому являються головними. За допомогою економічних методів створюються умови для реалізації взаємодії, при яких кожна сторона зацікавлена забезпечувати зростання ефективності суспільного виробництва. Важливою умовою використання економічних методів є врахування соціальних процесів. Соціальні методи впливають на масові процеси, за їх допомогою вирішуються соціальні проблеми, створюються умови для розвитку сторін.

За допомогою адміністративних (накази, положення, інструкції, правила, нормативи) та організаційно-правових (договори, угоди, формування органів управління взаємодією, правове забезпечення) методів реалізуються економічні і соціальні методи, а також забезпечується координація взаємодії.

У процесі розвитку організаційно-економічного механізму взаємодії важливе значення має укріплення правової складової. В сучасних умовах зростає значення правової основи взаємодії, оскільки, встановлюючи сукупність норм співробітництва, регламентуються і законодавчо пов'язуються складові механізму.

Ступінь прогресивності форм і методів взаємодії оцінюється з точки зору відповідності соціально-економічним критеріям. Тому необхідна система показників для оцінки ефективності взаємодії, за допомогою яких можна визначити стан системи, виявити відхилення у функціонуванні. При цьому повинні враховуватися ресурсні, соціальні, часові та екологічні обмеження.

Таким чином, організаційно-економічний механізм взаємодії – це складне і багатогранне явище. Передусім, це спосіб співробітництва між складовими системи «залізниця – регіон» з властивими йому відносинами, формами і методами впливу на економіку залізничного транспорту і

регіону, організаційною структурою управління процесом взаємодії. Механізм взаємодії залізниць з регіонами відображає сутність відносин в системі з урахуванням конкретних умов і змінюється в залежності від обставин. Від визначеної структури механізму взаємодії залежить його характер, дієвість і результативність.

Єдине спрямування ланок системи «залізниця – регіон» відповідає об'єктивним потребам подальшого розвитку економіки держави, а їх узгодження між собою – важлива умова активного впливу на підвищення ефективності як регіонального, так і залізнично-транспортного виробництва та вирішення соціальних задач. З урахуванням цього, організаційно-економічний механізм взаємодії повинен сприяти розширенню напрямків співробітництва та зосереджуватися на процесах, які визначають стратегію, темпи і пропорції розвитку сторін.

2.3. Принципи та функції ефективної взаємодії в економічній системі

Взаємодія залізничного транспорту з регіонами при здійсненні приміських пасажирських перевезень відбувається на основі системи принципів. Ці принципи формулюються, виходячи з результатів теоретичних досліджень, узагальнення практичного досвіду організації співробітництва та виражають об'єктивні закономірності в умовах конкретного регіонального виробництва.

Принципи процесу взаємодії відображають його зміст, особливості, а також враховують задачі сучасного розвитку. Тому для удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії на основі встановлених факторів та напрямків співробітництва залізничного транспорту з регіонами при наданні залізничних послуг у при-

міському сполученні необхідно сформулювати і принципи, які покладено в основу розвитку співробітництва між суб'єктами системи.

Принципи взаємодії суб'єктів в системі «залізниця – регіон» – це постійно діючі основні положення, які характеризують систему і лежать в основі функціонування, забезпечуючи тим самим ефективну співпрацю та організацію роботи сторін. Дослідження принципів надає можливість розкрити характер взаємозв'язку між залізницями та регіонами та процесів, які відбуваються в системі, а також здійснити необхідний вплив з метою її удосконалення. На принципах базується організація взаємодії, проведення взаємних консультацій і контролю, вирішення суперечностей та формування перспектив подальшого розвитку.

Визначимо принципи, на яких ґрунтується процес взаємодії залізниць з регіонами при наданні приміських пасажирських перевезень, а також принципи, які покладено в основу його організації та здійснення (рис. 2.11).

Залізничний транспорт не був представлений на транспортному ринку регіонів у якості повноцінного партнера, але в результаті ринкових перетворень роль залізниць в регіонах змінюється. Стійке функціонування системи «залізниця – регіон» із забезпеченням балансу інтересів можливо лише при умові рівноправності та рівноцінності сторін взаємодії. Тому характер співробітництва залізничного транспорту з регіонами та процес здійснення заходів по узгодженню дій між ними визначається принципом партнерства.

У світовій практиці поряд з визначеними нормами законодавства і правилами господарювання та юридичної відповідальності сформувався і широко використовується загальновизнаний принцип поведінки суб'єктів господарювання на ринку – принцип партнерства.



Рис. 2.11. Принципи взаємодії залізниць з регіонами

Цей принцип, виходячи з широти охоплення поведінкових аспектів і напрямків реалізації, належить до базових і виступає в якості цивілізованого методу вирішення протиріч на різних рівнях.

Партнерство представляє собою систему відносин між суб'єктами, спрямовану на узгодження найважливіших інтересів. Слово «партнер» означає – учасник спільної діяльності і походить від французького слова «партія» – група людей із загальною метою [198].

Але, як зазначалось, інтереси суб'єктів взаємодії не завжди однакові, оскільки є функції, що виконує тільки регіон або тільки залізниця. У даному випадку їх інтереси не співпадають при забезпеченні компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень. Тому зміст партнерських відносин в системі «залізниця – регіон» полягає у спільній діяльності суб'єктів, спрямованій на узгодження інтересів і вирішення проблем у різних сферах діяльності на основі рівноправності, взаємодопомоги, взаємовигідності, взаємовідповідальності.

Таким чином, вирішення суперечностей у взаємодії залізниць з регіонами відбувається на принципах партнерства:

- рівноправність сторін взаємодії та добровільність прийняття рішень;
- повноважне представництво залізниць і регіонів при узгодженні інтересів;
- вільний вибір питань для узгодження;
- реальність зобов'язань, які приймаються в процесі взаємодії;
- додержання при взаємодії норм існуючого законодавства;
- відповідальність залізниць і регіонів за прийняті зобов'язання.

Процес співробітництва повинен враховувати регулярність проведення консультацій, систематичність контролю за виконанням прийнятих рішень, відповідальність за ненадання необхідної інформації в процесі взаємодії, а також забезпечення гласності у ході контролю виконання [198].

Процес взаємодії розглядається в системі і базується на функціонуванні всіх суттєвих внутрішніх та зовнішніх зв'язків, в однаковій мірі охоплює відносини усередині одного рівня і між різними рівнями. Це зумовлює необхідність упорядкування і організованості відносин з постійним зростанням значення координації розвитку взаємозв'язків між галуззю і окремою територією та комплексного вирішення проблем.

Тому необхідно визначити принципи організації процесу взаємодії суб'єктів при наданні приміських пасажирських перевезень. Серед принципів, які покладено в основу організації взаємодії, слід виділити наступні:

- *використання різних форм узгодження у співробітництві.* При розвитку взаємодії здійснюється диференціація та регламентація діяльності однієї сторони іншою, тому в процесі організації взаємодії повинні використовуватися різні форми договірною характеру;

- *врахування в процесі взаємодії суб'єктивного фактору,* якому властиві: різний рівень кваліфікації, суб'єктивність, ініціативність, оперативність, відповідальність та ін.;

- *міра участі суб'єктів системи в процесі взаємодії.* Взаємодію між залізницями та регіонами не може бути раціонально організовано, якщо не передбачити міру участі кожної сторони. В основі співробітництва залізничного транспорту з регіонами знаходиться ідея розподілу відповідальності між сторонами за результати рішень, які приймаються і реалізуються. Тому необхідно визначити міру їх

сполучення, оскільки залізниці не можуть самостійно приймати рішення при наданні приміських пасажирських перевезень і повинні враховувати регіональні умови розвитку. Рівним чином і регіональні органи управління не можуть втручатися у сфери діяльності залізниць. Наприклад, регіони не можуть втручатися в технологію транспортного виробництва, а можуть тільки контролювати його екологічну чистоту;

- *врахування постійності або тимчасовості взаємодії.* При організації взаємодії слід чітко розрізняти і враховувати постійність, тимчасовість або програмність цього процесу;

- *поетапна організація процесу взаємодії.* Організація взаємодії в системі «залізниця – регіон» вимагає поетапного підходу, оскільки можна виділити окремо етапи: аналізу проблем розвитку транспортного обслуговування регіону; економічного обґрунтування необхідності взаємодії при здійсненні приміських пасажирських перевезень; оцінки економічних можливостей сторін; визначення варіантів вирішення проблем взаємодії залізниць та регіонів. Такий принцип дозволить організувати взаємодію з урахуванням всіх факторів.

Необхідно також визначити сукупність принципів, згідно з якими здійснюється процес взаємодії в системі «залізниця – регіон».

Принцип цілеспрямованості. Взаємодія залізниць з регіонами при наданні приміських пасажирських перевезень переслідує визначену мету, яка конкретизується взаємопов'язаними задачами. Для їх вирішення в процесі співробітництва відбуваються відповідні процеси. Тому задачі співробітництва чітко поставлені та сформульовані, а процес взаємодії залізниць з регіонами відповідає принципу цілеспрямованості.

Цілеспрямована взаємодія передбачає закріплення за кожною стороною відповідних функцій, наділення їх визначеними правами та встановлення відповідальності за підсумки спільного господарювання. Цей принцип також пов'язаний з розмежуванням стратегічних і оперативних задач співробітництва.

Принцип балансу інтересів. Кожний суб'єкт взаємодії має відносно відокремлений економічний інтерес. Тому господарські рішення, які приймаються в системі, блокуватимуться різноспрямованими інтересами: відомчими, місцевими та іншими. Врахування економічних і соціальних реалій при переході до ринку та партнерський характер взаємовідносин між залізницями та регіонами вимагають забезпечення збалансування інтересів між ними. Тому обов'язковим принципом взаємовідносин залізниць з регіональними органами управління є баланс інтересів.

Враховуючи це, економічні відносини в системі «залізниця – регіон» спрямовані на взаємне доповнення та економічну рівновагу. А вдосконалення форм і методів взаємодії викликає необхідність вирішення проблем збалансування та створення необхідних умов для його забезпечення. Тому цей принцип є важливим також для формування нових взаємозв'язків і економічних пропорцій.

Збалансування інтересів у взаємодії – це відповідність між обсягами ресурсів при обміні, а також між ресурсами і потребами суб'єктів. Побудова взаємовідносин між залізницями та регіонами на принципах еквівалентності сприятиме їх економічному та соціальному розвитку. Тому це умова дієвості всіх ланок процесу взаємодії та використання існуючих резервів. Тільки органічна єдність галузевих і регіональних інтересів забезпечить повне розкриття потенційних можливостей, які закладені у процес взаємодії між суб'єктами системи «залізниця – регіон».

Таким чином, вирішення проблем з урахуванням балансу інтересів сприяє побудові взаємозв'язків на основі зацікавленості й відповідальності та стимулює раціональне використання ресурсів. Забезпечення єдності інтересів та регламентування взаємодії між системними складовими є фактором соціально-економічного зростання. Цей принцип є основою прийняття рішень між адміністраціями залізниць та регіонів.

Принцип дисципліни взаємодії. Розвиток системи економічних відносин між залізницями та регіонами при здійсненні приміських пасажирських перевезень вимагає розширення прав сторін у сфері господарської діяльності, і, як наслідок, посилення їх відповідальності за прийняті зобов'язання та результати роботи. Збалансування інтересів сторін у співробітництві не може забезпечити повне виконання зобов'язань та дієвість цього процесу. Тому поряд з партнерським характером відносин, повинні існувати заходи, які забезпечують дисципліну взаємодії.

Одним з найважливіших принципів функціонування системи «залізниця – регіон» є забезпечення дисципліни взаємодії. Тільки встановлення порядку у співробітництві між суб'єктами, при якому порушення домовленостей не допускаються, створює умови для забезпечення його ефективності та подальшого розвитку. Дисципліна взаємодії – також принцип відносин між залізничним транспортом і регіонами, що забезпечує пріоритет інтересів споживачів.

Таким чином, повне виконання зобов'язань сторонами є принципом забезпечення взаємодії і вимагає розробки комплексу заходів для його реалізації.

Принцип ефективності. Система спрямована на те, щоб в процесі взаємодії її складових була досягнута мета та вирішені задачі, для цього необхідні значні витрати різного роду ресурсів і часу з обох сторін. Взаємодія між суб'єктами, яка відповідає задачам підвищення ефективно-

сті виробництва, спрямована на задоволення суспільних потреб при мінімумі витрат. Тому процес взаємодії спрямований на пошук раціональних способів використання ресурсів в існуючих умовах. Виходячи з цього, однією з основних умов успішного вирішення всіх задач є ефективна взаємодія, а функціонування системи «залізниця – регіон» базується на принципі ефективності.

Згідно з цим принципом, взаємодія повинна забезпечуватися мінімальним рівнем витрат і відображати досягнення поставленої мети в найкоротший період часу при найбільш раціональному використанні ресурсів. Тому принцип ефективності вимагає оптимізації процесу взаємодії, що забезпечується економіко-математичним моделюванням та комплексним підходом до вдосконалення методів оцінки ефективності співробітництва.

Визначені принципи взаємодії дозволяють раціонально розвиватися системі «залізниця – регіон», але при цьому необхідно орієнтуватись на максимальний захист інтересів споживачів транспортних послуг та соціальне спрямування всіх дій, а також мінімізацію шкоди навколишньому середовищу.

Всі принципи тісно взаємопов'язані між собою, в результаті чого створюються основи для ефективного розвитку процесу взаємодії та комплексного підходу до вдосконалення організаційно-економічного механізму його здійснення. Правильний методологічний підхід до розвитку системи «залізниця – регіон» неможливий без розгляду її функцій, оскільки економічна сутність, призначення та роль взаємодії між суб'єктами, в першу чергу, відображаються через функції, які вона виконує (рис. 2.12).

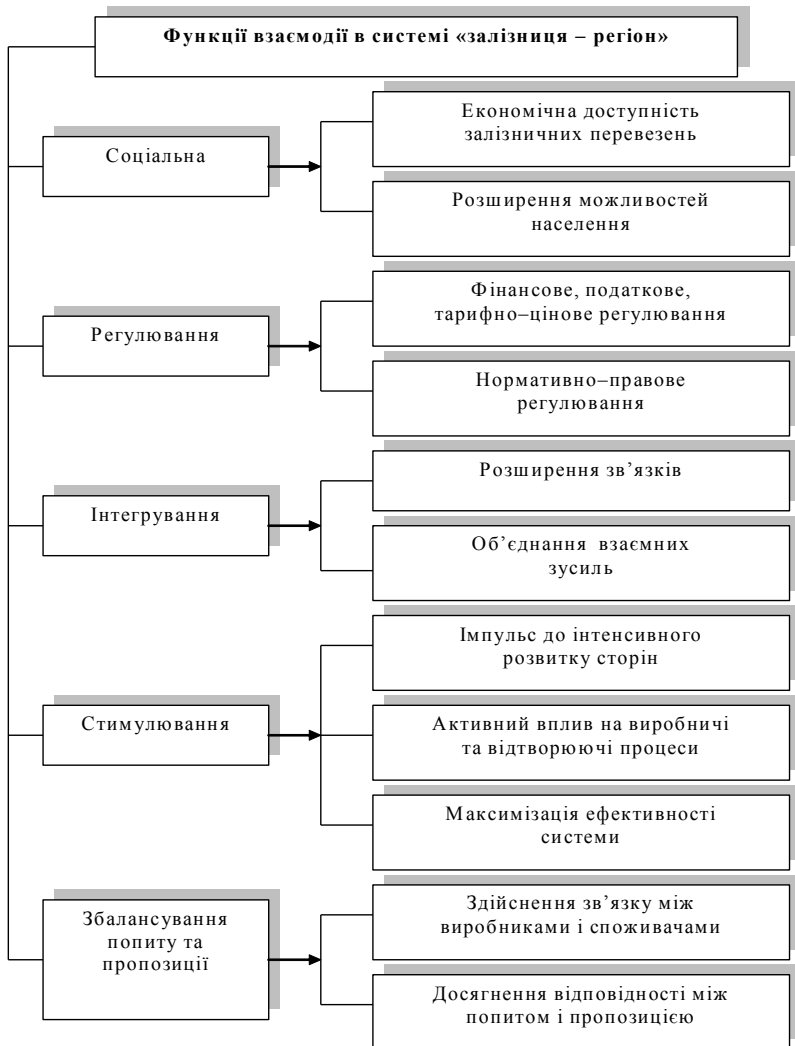


Рис. 2.12. Функції процесу взаємодії між залізницями та регіонами

Взаємодія залізниць з регіонами виконує, в першу чергу, *соціальну функцію*, оскільки, повністю компенсуючи збитки від приміських пасажирських перевезень, регіон забезпечує економічну доступність тарифів широким верствам населення. Тим самим гарантується свобода пересування територією країни і забезпечується виконання ст. 33 Конституції України.

Крім того, доступність залізничного транспорту впливає на стиль і зміст життя людей, тобто на систему життєвих відносин. Налагоджене залізничне обслуговування розширює можливості населення, дозволяє освоювати нові сфери діяльності, вивільнює колосальні резерви часу, зменшує транспортну втому, а також створює життєві зручності та комфорт.

Тому розвиток процесу взаємодії зі встановленням тарифів на приміські пасажирські перевезення, що мають за мету не прибутковість, а економічну доступність, створює умови для вирішення проблем на ринках праці регіонів, сприяє підвищенню рівня соціальної захищеності людей.

Залізниці визначають просторову єдність господарств регіонів, сприяють їх цілісності та вносять суттєві корективи в характер економік, тому взаємодія між ними виконує *функцію інтегрування*.

Ця функція обумовлена не тільки реалізацією окремих інтересів сторін, а і внутрішньою логікою функціонування системи «залізниця – регіон», яка служить своєрідним інтегратором, об'єднуючи у часі і просторі соціально-економічні процеси даних суб'єктів для здобуття синергічного ефекту, тим більш, що взаємодія є однією з форм інтеграції.

У часовому аспекті функція інтегрування процесу взаємодії реалізується у вигляді накопичення спільної фінансово-економічної та господарської діяльності залізниць

з регіонами. З просторової точки зору, ця функція може розглядатися як поєднання оточуючого середовища з залізнично-транспортним процесом. Безпосереднім оточенням залізниць є територія регіону, споживачі послуг; процес транспортування залізницями представляє собою комплекс різних видів діяльностей та технічних засобів.

Значення функції інтегрування обумовлюється об'єднанням зусиль для організації задоволення в системі тих або інших потреб на більш високому рівні та з кращою якістю. Спектр потреб індивідуальний для кожного конкретного споживача. Але чим ширший і різноманітніший їх набір, тим більшою цінністю для користувачів стає стабільність функціонування системи.

Оскільки ефект від взаємодії суб'єктів з'явиться тільки, коли система інтегрує в себе достатню кількість ресурсів і володітиме достатнім соціально-економічним потенціалом, то ключовим моментом стає забезпечення подальшого її удосконалення. Тому розвиток системи «залізниця – регіон» спирається саме на інтеграційну функцію.

Таким чином, функція інтегрування стає вирішальною у досягненні мети взаємодії. Тільки за умови реалізації інтеграційних цілей сторін, система «залізниця – регіон» спроможна функціонувати і розвиватися. Такий підхід забезпечує спільне задоволення інтересів складових цільового простору взаємодії та реалізує органічну єдність виробничих та відтворюючих процесів.

Новий імпульс інтегрування виникає в умовах формування і здійснення комплексних програм, удосконалення організаційно-економічного механізму, внаслідок чого взаємодія між складовими системи «залізниця – регіон» набуває організаційного оформлення.

Специфіка залізничної галузі зумовлює використання державного регулювання соціально-економічних ві-

дносин з регіонами як інструменту реалізації національної транспортної політики. У свою чергу, регіоналізація економіки країни вимагає передачі частини регулюючих функцій з центру до місцевих органів влади та управління, які реалізують національну транспортну політику. У зв'язку з цим, через розвиток процесу взаємодії залізниць з регіонами держава регулює діяльність залізничного транспорту. Тому взаємодія залізниць з регіонами виконує *функцію регулювання*.

Роль функції регулювання, з точки зору її впливу на використання потенціалу залізничного транспорту та регіонів, безпосередньо проявляється у поточному вирішенні питань взаємодії. Цілі, які переслідуються даним регулюванням, мають юридичний (забезпечення конкретної поведінки взаємодіючих сторін), економічний (створення нових можливостей економічного зростання) і соціальний (забезпечення доступності транспортних послуг) характер.

У зв'язку з цим, процес регулювання розповсюджується на фінансову, тарифно-цінову, податкову, нормативно-правову сфери. Регулюванням перших трьох сфер визначається та контролюється рух грошових коштів, встановлюються пропорції обмінних процесів між суб'єктами системи «залізниця – регіон» і забезпечується їх ефективність. За допомогою регулювання нормативно-правової сфери, в якій відбувається взаємодія, регламентуються умови та забезпечується дотримання вимог існуючого законодавства.

Для врахування регіональних особливостей і, згідно з напрямками співробітництва, регулювання в процесі взаємодії включає: акумуляцію коштів для розвитку залізничного транспорту в регіонах; підтримку приміських пасажирських перевезень; стримування або стимулювання пропозиції транспортних послуг; розробку стандартів екологічного стану рухомого складу та забезпечення дотри-

мання встановлених стандартів; розвиток транспортної інфраструктури в регіоні; розрахунок обґрунтованого розміру компенсації збитків від приміських перевезень; контроль за рівнем тарифів і т. ін.

Наступна функція взаємодії в системі «залізниця – регіон» – *збалансування попиту та пропозиції* на послуги залізничного транспорту, яка виражається через здійснення зв'язку між виробництвом і споживанням, попитом і пропозицією. Дана функція безпосередньо витікає із функції регулювання.

У даному випадку збалансування – це задоволення платоспроможного попиту на транспортні послуги на приміські пасажирські перевезення в межах окремої території.

В процесі взаємодії надходять сигнали про диспропорції в сфері виробництва залізничних послуг і приймаються заходи по їх подоланню. Тому взаємодія між суб'єктами служить гнучким інструментом для досягнення відповідності попиту і пропозиції, оскільки поглиблення взаємовідносин сприятиме збільшенню зацікавленості виробника залізничних послуг у підвищенні їх якості та розширенні асортименту.

Збалансування попиту і пропозиції передбачає:

- визначення на регіональному рівні пріоритетів розвитку транспортного обслуговування у приміському сполученні;

- розробка та прийняття документів для спільного вирішення проблем збалансування.

Цілеспрямованість системи «залізниця – регіон» на забезпечення збалансованості знаходиться у взаємозв'язку з усіма іншими явищами і є можливою при досягненні узгодженості інтересів всіх учасників.

Активний взаємний вплив партнерів із забезпеченням узгодження їх інтересів та досягненням раціонального поєднання розвитку розглядається як найбільш ефектив-

ний фактор покращення транспортного обслуговування регіонів. Тому взаємодія в системі виконує також функцію стимулювання, яка проявляється у поглибленні економічних відносин між сторонами для забезпечення компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень з метою активного впливу не тільки на розвиток залізничного транспорту, а і регіонального виробництва.

Взаємовідносини в системі здійснюють стимулюючий вплив за рахунок спрямування інтересів сторін на максимізацію ефективності виробництва, величини прибутку від прийнятих спільних рішень. Саме реалізацією матеріальних інтересів забезпечується інтенсивний розвиток партнерів.

Залізничний транспорт здійснює стимулюючий або стримуючий вплив на динаміку розвитку всіх основних галузей економіки, про що свідчать економетричні дослідження провідних вчених промислово-розвинутих країн.

Швидкі та надійні залізничні перевезення є важливим фактором розвитку регіонального виробництва. У результаті покращення функціонування залізниці прискорюються операції у всіх сферах, від виробництва до споживання. Це призводить до зростання доходу господарюючих суб'єктів, тим самим залучаються в обіг нові ресурси, що сприяє прогресивним структурним зрушенням в економіці регіону.

Також залізничний транспорт створює значний зовнішній соціально-економічний ефект, який не знаходить свого відображення у вартісних показниках його діяльності. У даному випадку, зовнішній ефект – це результат господарювання, при якому діяльність одного суб'єкту змінює витрати та прибутки інших.

Таким чином, узгодження інтересів сторін створює можливість цілеспрямовано впливати не тільки на розвиток залізничного транспорту, а і на прискорення розвитку

регіонального виробництва. Але результати взаємодії залежать не тільки від цілей і ресурсів суб'єктів, а і від вміння прогнозувати та їх використовувати. Переваги перерозподілу ресурсів можуть реалізуватися, якщо існують умови для їх раціонального використання. Тому процес взаємодії повинен доповнюватись гнучкою системою управління, яка сприятиме використанню ресурсів за призначенням, і, як наслідок, підвищить зацікавленість сторін.

Стимулююча функція охоплює сферу економічних відносин і виступає у вигляді комплексного важеля впливу на регіональне виробництво та залізниці. У реальних умовах взаємодія стимулює збільшення споживання транспортних послуг у приміському сполученні та підвищення їх якості, сприяє загальній інвестиційній привабливості та економії експлуатаційних витрат тощо.

Комплексне використання зазначених функцій взаємодії залізничного транспорту з регіонами в єдиній системі дозволяє підвищити загальну ефективність та забезпечує вдосконалення двохстороннього співробітництва.

Враховуючи функціональний зміст взаємодії, можна зазначити переваги поглиблення цього процесу, а саме:

- узгодження інтересів в системі «залізниця – регіон»;
- забезпечення необхідної гнучкості у прийнятті рішень;
- сприяння економії виробничих ресурсів в системі;
- підвищення ефективності функціонування не тільки залізничного транспорту, а й всіх сфер регіонів;
- максимальне врахування конкретних умов функціонування системи;
- вплив на умови реалізації потенціалу співробітництва;

- підтримка рівноваги між попитом і пропозицією в системі.

Таким чином, взаємодія між суб'єктами виступає в ролі імпульсу розвитку для обох сторін, який повинен постійно підтримуватися. Це, в свою, чергу вимагає визначення організаційних форм і методів взаємодії, а також створення сприятливих умов для її розвитку.

2.4. Фактори розвитку взаємодії та партнерства залізничного транспорту з регіонами

Взаємодія залізничного транспорту з регіонами в процесі здійснення приміських пасажирських перевезень визначається необхідністю розвитку в рамках складного та мінливого середовища. Тому при вдосконаленні процесу взаємодії між суб'єктами необхідно враховувати не тільки загальні закономірності функціонування, а і фактори, які на нього впливають.

Фактори розвитку взаємодії – це сукупність численних явищ різного походження, які впливають на вдосконалення співробітництва між суб'єктами з урахуванням їх особливостей та поставленої мети.

Такі фактори створюють умови для поглиблення взаємодії, регулюють якісні та кількісні пропорції, а також впливають на формування напрямків подальшого розвитку. Тому дослідження їх необхідно і для прийняття стратегічних рішень в системі.

В рамках системного підходу визначимо сукупність факторів, які спричиняють вплив на розвиток взаємодії залізничного транспорту з регіонами при наданні приміських пасажирських послуг. Для цього їх умовно поділимо на три групи (рис. 2.13).

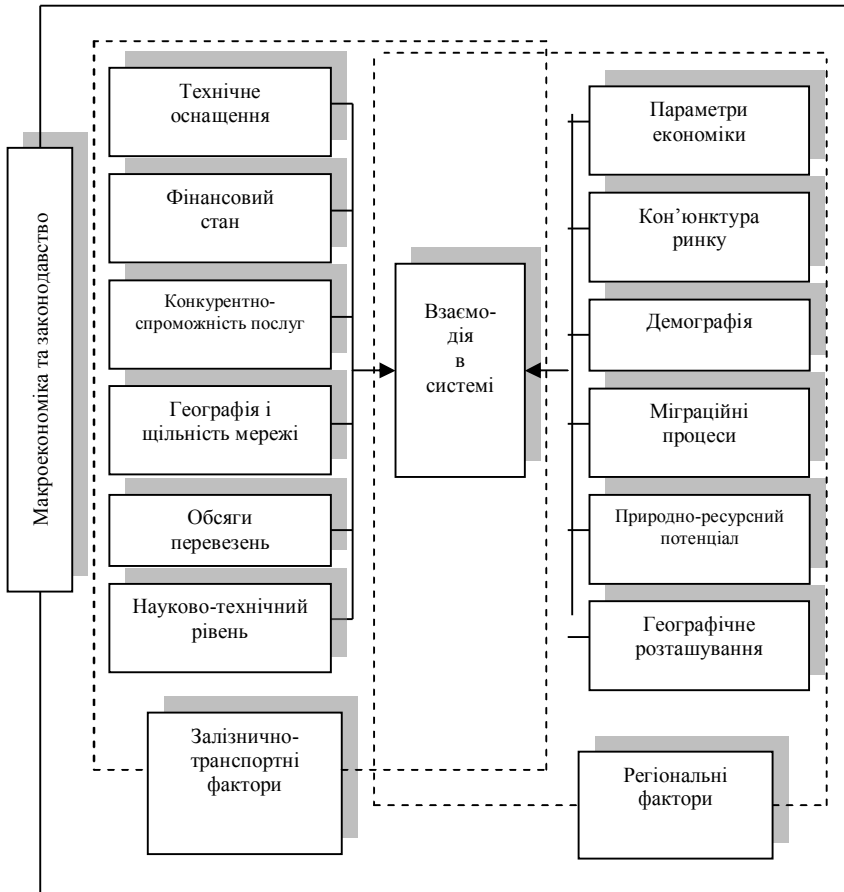


Рис. 2.13. Сукупність факторів розвитку взаємодії залізниці з регіонами

Зміни в державному регулюванні на макрорівні здійснюють суттєвий як позитивний, так і негативний вплив на процеси в системі «залізниця – регіон». Удосконалення системи в значному ступені залежить від макроекономічних і законодавчо-правових факторів, які забезпечують умови розвитку взаємодії. Тому до першої групи

відносяться фактори, які здійснюють вирішальний вплив на динаміку взаємодії залізничного транспорту з регіонами. Проявляються ці фактори через діяльність державних владних структур, реалізацію законодавчих актів та інші заходи правового характеру.

До цієї групи відносяться наступні фактори:

- фіскальна політика (зниження або підвищення податкових ставок, введення податкових пільг або їх зняття, скорочення кількості податків або введення додаткових тощо);

- грошово-кредитна політика (зниження або підвищення облікової ставки банку, зміни валютного курсу, бюджетне фінансування або його відсутність тощо);

- тарифна політика (встановлення вільного, договірного ціноутворення або жорсткий державний контроль за тарифами);

- регіональна політика (розширення самостійності регіонів або обмеження їх повноважень);

- інвестиційна політика (скорочення обсягів капітальних вкладень або активізація інвестиційної діяльності);

- амортизаційна політика (забезпечення оновлення основних фондів або незабезпечення їх відтворення);

- митна політика (сприятлива або несприятлива для інтеграційних процесів);

- правове законодавство (мінливе або постійне; наявність або відсутність спеціальної правової бази для регламентування відносин взаємодії).

Таким чином, розвиток співробітництва між суб'єктами визначається існуючим станом та тенденціями у функціонуванні національної економіки, а також особливостями даного етапу розвитку. Тому із завершенням формування ринкової системи економічних відносин можливі кардинальні зміни і в механізмі взаємодії залізничного транспорту з регіонами.

У процесі взаємодії суб'єкти системи «залізниця – регіон» представлені факторами виробництва і ресурсами, від параметрів яких залежить подальший розвиток співробітництва. Тому друга група – це залізнично-транспортні фактори, які характеризують рівень розвитку залізничного транспорту в регіонах, а саме:

- технічне оснащення залізничного транспорту. Значний фізичний і моральний знос рухомого складу та інфраструктури, вихід із строю значної їх частини викликає необхідність розширення процесу взаємодії, оскільки введення нових потужностей пов'язано із збільшення фінансових ресурсів;

- конкурентоспроможність послуг залізничного транспорту в приміському сполученні;

- фінансово-економічний стан залізничного транспорту (рівень збитковості приміських пасажирських перевезень);

- географія та щільність залізничної мережі в регіонах;

- обсяги вантажних і пасажирських перевезень регіонального формування;

- науково-технічний рівень розвитку залізничного транспорту впливає на всі стадії процесу взаємодії в системі. Цей фактор набуває особливої ролі і є найважливішою умовою переходу до використання технічних засобів нового покоління, що сприяє розвитку взаємодії та пошуку нових її форм. Задоволення попиту у приміському сполученні можливо лише при якісному економічному зростанні та відповідній продуктивності праці.

Якщо враховувати, що макроекономічні фактори, в першу чергу, проявляють свою дію на локальному рівні, а процес взаємодії “приспосовує” параметри залізниці до регіональної економіки, то значний вплив на функціонування системи здійснює регіон. Між регіонами існує різниця в

рівнях економічного розвитку, географічному положенні, набутій галузевій структурі, системі розселення тощо. Тому серед сукупності факторів виділимо регіональні, які визначають положення залізниць на транспортному ринку регіонів і впливають на напрямки розвитку взаємодії. Ці фактори представлені широким переліком, тому необхідно їх згрупувати.

1. Параметри регіональних економік:

- рівень і динаміка розвитку економіки регіону та її галузева структура;
- розміщення продуктивних сил в регіоні;
- наявність фінансових (місцевий бюджет), матеріально-технічних, енергетичних ресурсів в регіоні;
- конкурентне середовище на транспортному ринку регіону (наявність конкурентів залізничного транспорту за напрямками у приміському сполученні та їх потенціал);
- зростання або скорочення пропозиції сировинних ресурсів в регіоні та коливання їх вартості;
- рівень інформаційного забезпечення регіону. На сучасному етапі значення інформації для будь-якого виробництва зростає. Тому стан інформаційного забезпечення на регіональному рівні впливає на взаємозв'язки між складовими системи.

2. Розвиток процесу взаємодії тісно пов'язаний з величиною попиту на приміські залізничні перевезення в регіонах, оскільки кон'юнктурні зміни є похідними при прогнозуванні. Цей фактор включає наступні складові:

- динаміка попиту на залізничні перевезення у приміському сполученні (формування нових сегментів користувачів в регіонах або зниження інтересу до послуг);
- стабільність попиту або його коливання впливають на рівень збитків або прибутків залізниць;

- вимоги споживачів до підвищення якості послуг у приміському сполученні визначають необхідність розширення співробітництва;

- рівень концентрації населення в зоні обслуговування залізниць;

- наявність потенційних споживачів послуг залізничного транспорту;

- еластичність попиту на приміські пасажирські перевезення;

- купівельна спроможність населення, а також платоспроможність підприємств регіонів.

3. Соціально-демографічні та міграційні процеси в регіонах (стан ринку праці та демографічні показники):

- диференціація населення за рівнем життя та її динаміка;

- кон'юнктура ринку праці;

- народжуваність, приріст населення, вікова структура тощо;

- забезпеченість населення регіону об'єктами соціальної інфраструктури;

- міграційні процеси позитивного або негативного характеру.

4. Природно – ресурсний потенціал регіону визначає структуру його господарського комплексу, рівень концентрації промислового виробництва тощо. Наявність і обсяги природних ресурсів (мінеральних, сировинних, паливно-енергетичних, водних, лісових, земельних та інших) впливають на формування масових вантажів для перевезень залізничним транспортом, і, як наслідок на щільність залізничної мережі.

5. Географічне розташування регіонів впливає на міжрегіональні зв'язки та умови розвитку взаємодії при наданні приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Подальший розвиток взаємодії залізничного транспорту з регіонами має ґрунтуватися на кількісній і якісній оцінці визначених факторів. Ці фактори впливають на інтереси сторін і спонукають до адекватних змін у процесі взаємодії суб'єктів при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

Такий підхід надає можливість стверджувати, що загальні параметри взаємодії між суб'єктами визначаються макроекономічними процесами, а форми прояву – специфікою залізничного транспорту та особливостями конкретного регіону.

Наведені фактори впливають на стан і динаміку взаємодії залізниць з регіонами, при цьому спрямування впливу може як співпадати, так і бути протилежним. Крім того, усередині кожної групи виділяються найбільш суттєві чинники. Будь-яке відхилення зазначених параметрів сторін взаємодії від встановлених значень (незалежно від причин) призводить до змін у співробітництві. Згідно з виявленими властивостями процесу взаємодії, його можна представити у вигляді ланцюгу змін в системі «залізниця – регіон».

Якщо заданий стан взаємодії при здійсненні приміських пасажирських перевезень представити функцією $Z(t)$, а фактичний – $\Phi(t)$, то цей процес полягає у збереженні рівняння:

$$\frac{dZ(t)}{dt} = \frac{d\Phi(t)}{dt} \quad (2.1)$$

Ліва частина рівняння означає похідну деякого визначеного процесу взаємодії залізниць з регіонами за часом, а права – похідну фактичного стану. Розвиток взаємодії для вибраної розмірності одиниці часу dt спрямований на виконання рівняння (2.1). Отже, процес взаємодії між суб'єктами реалізується у зміні параметрів системи «заліз-

ниця – регіон» з метою приведення її в заданий стан. Поки умова виконується – процес взаємодії відповідає вимогам, але будь-який із визначених факторів може призвести до порушень рівноваги між $dZ(t)$ і $d\Phi(t)$.

Таким чином, функціонування системи «залізниця – регіон» пов’язано з відхиленнями у процесі взаємодії від заданого стану в результаті впливу визначених факторів. Такі відхилення від рівноваги викликають перетворення рівняння (2.1) в нерівність.

Спроможність взаємодії в системі «залізниця – регіон» сприймати вплив різних факторів є чутливістю, мінімальне їх сприйняття є межею чутливості. Тоді рівняння (2.1) можна представити у вигляді нерівності:

$$\left| \frac{dZ(t)}{dt} - \frac{d\Phi(t)}{dt} \right| \leq \gamma, \quad (2.2)$$

де γ – межа чутливості процесу взаємодії в системі.

Межа чутливості розглядається як параметр взаємодії, зміна значення якого впливає на якість цього процесу. Підвищення рівня чутливості вимагає поглиблення співробітництва і досягається шляхом введення додаткових «контурів» в системі. Тому для посилення взаємодії залізниць з регіонами необхідно розширювати напрямки співробітництва зі зміною їх змісту.

Таким чином, визначені фактори викликають відхилення в системі від заданих значень, а процес регулювання взаємодії спрямовується на їх вирівнювання. Тому удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіонами забезпечує гармонійний та комплексний розвиток сторін, знижує вплив негативних і стимулює дію позитивних факторів у співробітництві.

РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ ТА ПАРТНЕРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ

3.1. Комплексний аналіз процесу взаємодії залізничного транспорту з регіоном

Системний підхід до вирішення проблем взаємодії залізничного транспорту з регіонами орієнтується на господарські результати діяльності складових системи. Тому необхідно провести комплексний аналіз сучасного стану залізнично-транспортного обслуговування економіки конкретного регіону та його реальних параметрів при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

Діяльність залізничного транспорту відбувається під впливом регіональних економічних і соціальних умов, які можуть сприяти його розвитку або стримувати позитивні процеси. Оскільки місце розташування, природно-географічні умови, спеціалізація виробництва, демографічна ситуація та інші чинники визначають особливості функціонування залізниці в регіональному просторі, то в першу чергу, визначимо параметри регіону обслуговування.

Чернігівський регіон представляє собою сукупність взаємопов'язаних адміністративно-господарських одиниць, за площею (31, 9 тис. км²) займає друге місце в Україні, а на його території проживає 1111,139 тис. осіб, що складає 2,4% всього населення держави [207]. Регіон володіє значним потенціалом корисних копалин, серед яких найбільше значення мають поклади скляних пісків, крейди, різноманітних глин, цегельної сировини, що забезпечують потребу в будівельних матеріалах або використовуються як сировина для їх вироблення. Загальнодержавне значення мають розвідані на території регіону поклади нафти, торфу та природного газу, які ще недостатньо задіяні. Чернігівська

область входить до складу Українського Полісся, тому п'яту частину її території займають ліси.

Рівень функціонування регіонального господарського комплексу визначається не тільки розвитком його галузей, а і ступенем ефективності міжгалузевих пропорцій. Чернігівський регіон має найбільш сприятливі умови для розвитку сільського господарства. У структурі валового внутрішнього продукту регіону питома вага сільського господарства складає більше ніж 30%, це і визначає напрямки спеціалізації.

У галузевій структурі промислового виробництва на 2008 р. [211] добувна промисловість займає незначне місце і складає 7,6%, переважають галузі переробної промисловості (82,2%) серед яких головне місце займають підприємства харчової (41,6%), машинобудування та металообробки (10,0%), деревообробної та целюлозно-паперової (8,5%) (табл. 3.1).

Ситуація, що виникла внаслідок розриву господарських зв'язків та тривалого періоду адаптації підприємств до ринкової системи економічних відносин, викликала падіння обсягів виробництва у всіх сферах регіонального господарства. Чернігівський регіон в процесі переходу до ринкових умов господарювання опинився в розряді депресивних територій. Спостерігається низький рівень використання продуктивних сил і відставання в соціальній сфері, що сприяло поглибленню диспропорцій в регіоні. Тому проблеми ефективного використання природно-ресурсного, науково-виробничого і трудового потенціалу набувають особливого значення.

Розвиток регіонального виробництва базується на природно-ресурсному потенціалі регіону, тим самим створюються реальні умови для поглиблення спеціалізації та розвитку кооперування з іншими регіонами зі збільшенням обсягів товарообміну.

Таблиця 3.1

*Структура продукції промисловості
Чернігівського регіону, %*

Галузі промисловості	Роки				
	2004	2005	2006	2007	2008
Добувна промисловість	4,8	6,7	8,6	5,7	7,6
Переробна промисловість в тому числі:	84,1	83,8	83,5	85,7	82,2
харчова промисловість	49,0	45,0	40,6	42,9	41,6
легка промисловість	4,4	3,8	7,5	6,9	6,1
деревообробна та целюлозно-паперова промисловість	8,5	8,9	8,8	8,2	8,5
хімічна та нафтохімічна промисловість	6,3	8,4	6,0	6,0	5,5
машинобудування та металообробка	8,0	8,0	9,7	11,7	10,0
виробництво продуктів нафтопереробки та інші галузі	7,9	9,7	10,9	10,0	10,5
Виробництво та розподілення електроенергії, газу та води	11,1	9,5	7,9	8,6	10,2
Всього	100	100	100	100	100

Незважаючи на те, що показники промислового виробництва за 2008 р. свідчать про незначне зростання обсягів промислового виробництва, а у деяких випадках і його відсутність або зменшення, за період 2004 – 2008 рр. регіональна економіка характеризується ознаками стабіліза-

ції та зростання показників діяльності. Так, за відповідний період загальне зростання обсягів продукції промисловості регіону склало біля 30%, за окремими галузями ситуація характеризується наступним чином: по харчовій промисловості в середньому зростання склало 22%, по машинобудівній та металообробній – 50%, хімічній більше 80%, целюлозно-паперовій – 47%. Зменшення темпів розвитку характеризується деревообробна промисловість і виробництво та розподілення електроенергії, газу та води. За останні п'ять років обсяги виробництва в цих галузях зменшились у середньому на 8% [211]. Це означає, що у Чернігівському регіоні існує значний потенціал розвитку промислового виробництва і в умовах економічної кризи необхідно його підтримувати та створювати відповідні умови для його використання.

Складним залишається стан в сільському господарстві регіону. Реформування відносин власності в аграрному секторі проходило на фоні загального спаду сільськогосподарського виробництва. За період 1991 – 2000 рр. зменшення валової продукції сільського господарства склало – по рослинництву 43%, по тваринництву 52% [211]. Основними причинами такого стану стало постійне погіршення забезпечення сільського господарства матеріально-технічними ресурсами, підвищення вартості енергоносіїв, велика питома вага товарообмінних операцій, нераціональна цінова політика тощо. Протягом 2004 – 2008 рр. ситуація суттєво не змінилась, незважаючи на покращення показників по продукції рослинництва за останні два роки.

Динамічний розвиток регіональної економіки з підвищенням ефективності існуючого виробничого потенціалу повинен орієнтуватися на поглиблення спеціалізації виробництва та посилення комплексності складових елементів на основі тісного співробітництва. У зв'язку з цим, ефективність функціонування господарського комплексу

регіону в значному ступені залежить від розвитку транспортної галузі, а саме залізничного виду транспорту та його міжгалузевого аспекту. Надійність і доступність перевезень стає умовою ефективного внутрішнього та зовнішнього товарообміну, тому регіональний вплив на управління та регулювання вантажо- і пасажиропотоками – невід’ємна вимога до формування його транспортної мережі. Розширення економічних зв’язків сприяє прискоренню соціально-економічного розвитку господарських суб’єктів регіону, забезпечує найбільш повне та якісне задоволення потреб споживачів.

Залізничний транспорт є однією з найважливіших складових транспортного комплексу, що забезпечує життєдіяльність економіки регіону. Експлуатаційна довжина залізничної колії, яка проходить по території регіону – 911 км, що складає 4% від загальнодержавної мережі (22,5 тис. км). Залізниця проходить практично через всі райони області (крім Варвинського, Козелецького та Срібнянського), тому в зоні тяжіння знаходиться значна частина регіону.

Виділимо основні особливості, які визначають стан залізничного транспорту в Чернігівському регіоні при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

Економіко-географічне положення регіону, який розташований на кордоні трьох держав (України, Білорусі, Росії) і поблизу адміністративного, транспортно-промислового столичного центру (залізницею 209 км), обумовлює пролягання по його території транспортних магістралей міждержавного і державного значення (Південно-Західна, Південна, Московська), функціонування митних переходів і здійснення транзитних перевезень, а також проходження 9-го транс’європейського коридору «Гельсінкі – Александруполіс». На території регіону сформувалися потужні транспортні вузли (Чернігів, Ніжин, Бахмач,

Прилуки). У зв'язку з цим, транспортна мережа не може обмежуватися виконанням тільки регіональних функцій, а служить важливим інструментом для вирішення загальнонаціональних задач.

Для характеристики транспортного обслуговування регіону має значення оцінка особливості конфігурації залізничної мережі, яка визначається розміщенням його виробничого комплексу та системою розселення. Тому при аналізі функціонування залізничного транспорту в регіоні необхідно враховувати його забезпечення шляхами сполучень. Для характеристики транспортної забезпеченості регіону використаємо розрахунковий інтегральний коефіцієнт Енгеля [199]

$$Y = \sqrt{\frac{L}{S} \cdot \frac{1}{N}} = \frac{1}{\sqrt{SH}}, \quad (3.1)$$

де L – довжина мережі, км;

S – площа території регіону, км²;

N – чисельність населення, тис. чол.

Розрахунковий коефіцієнт по залізничній мережі Чернігівського регіону складає :

$$Y = \frac{911}{\sqrt{31924 \cdot 11111,1}} = 0,15 \quad (3.2)$$

по автомобільних шляхах загального користування (з твердим покриттям):

$$Y = \frac{6983}{\sqrt{31924 \cdot 11111,1}} = 1,16 \quad (3.3)$$

Розрахунок коефіцієнтів свідчить, що для регіону характерна низька забезпеченість залізничними шляхами сполучень у порівнянні з автомобільними. Якщо при розрахунку враховувати обсяги перевезень та коефіцієнт коригування, який відображає провізну спроможність видів транспорту, то різниця буде ще більшою. Це в значному ступені обумовлює домінування автомобільного транспорту у перевезенні пасажирів у регіоні (табл. 3.2).

Таблиця 3.2.
*Відправлення пасажирів за видами транспорту загального користування**

Види транспорту	2005		2006		2007		2008	
	млн. пас.	%	млн. пас.	%	млн. пас.	%	млн. пас.	%
Залізничний	12,8	14	12,7	13	12,5	12	12,7	12
Автомобільний	78,4	86	85,1	87	89,5	88	91,3	88
Всього	91,2	100	97,8	100	102	100	104	100

** З урахуванням пасажирських перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями.*

Конфігурація залізничної мережі теж впливає на рівень транспортного обслуговування регіону, тому при її розширенні визначається оптимальний розмір і забезпечується раціональність розміщення та доступність. Для ефективного використання виробничих потужностей залізниці

необхідно проводити активну регіональну політику і створювати умови для залучення нових клієнтів та збільшення обсягів перевезень пасажирів у приміському сполученні.

Територію Чернігівський регіону перетинають дві залізниці: найбільша частина – 65% залізничної мережі, відноситься до Південно-Західної залізниці (Київська та Конотопська дирекції залізничних перевезень); 35% припадає на Південну залізницю (Полтавська дирекція залізничних перевезень). Схеми залізниць представлені на рис. 3.1, 3.2, 3.3.

Залізниця зіткнулася з проблемами, комплексне вирішення яких базується на оцінці умов і показників функціонування в попередній час. Такий аналіз надає можливість чітко представити економічний стан залізничної галузі в регіоні, визначити сутність удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіоном при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

Ефективність функціонування залізничного транспорту залежить в значному ступені від стану економіки регіону, який обслуговується.

Обсяги реалізації послуг по перевезенню вантажів і пасажирів залежать від структури регіонального виробництва, фінансово-економічного стану підприємств, купівельної спроможності населення та ін. Особливістю Чернігівського регіону є екологічна обстановка, яка склалася внаслідок Чорнобильської катастрофи і значно вплинула на обсяги вантажних і пасажирських перевезень, оскільки зменшився видобуток корисних копалин, лісових ресурсів, частину території займає зона відчуження, а закриття Чорнобильської атомної електростанції призвело до зменшення пасажиропотоку в напрямку м. Славутич.

Більшість показників діяльності залізниць не розраховується за окремими регіонами, тому проаналізувати їх можливо тільки по дирекціях залізничних перевезень.



Рис. 3.1. Схема залізниці Чернігівського регіону –
Південно-Західна залізниця (Київська дирекція)

- неелектрифікована, одноколійна з двоколійними вставками;
- електрифікована, двоколійна;
- електрифікована, одноколійна з двоколійними вставками;
- – залізнична станція; ○ – залізнично-транспортний вузол.

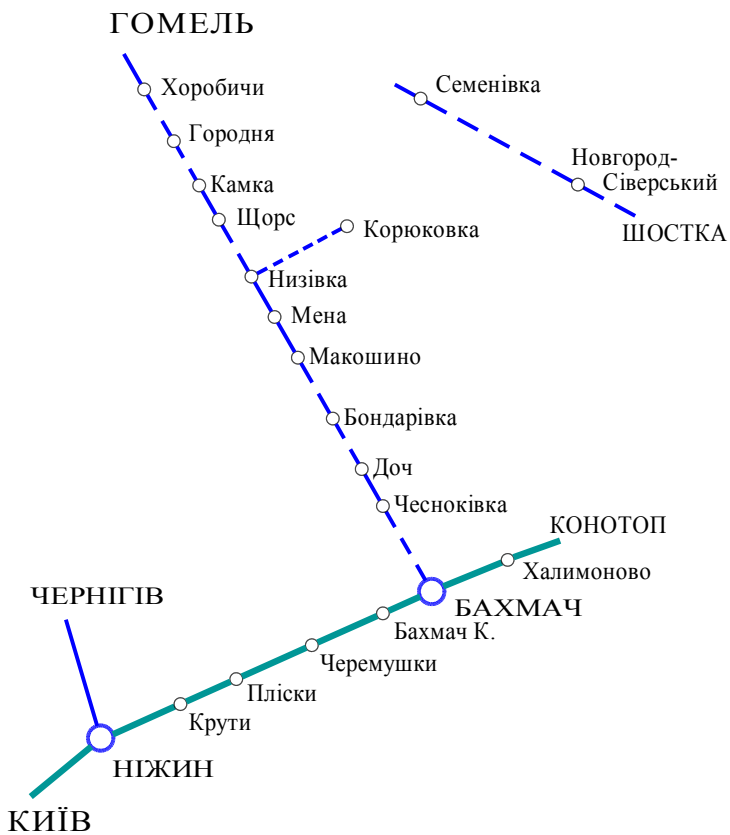


Рис. 3.2. Схема залізниці Чернігівського регіону – Південно-Західна залізниця (Конотопська дирекція)

- неелектрифікована, одноколійна з двоколійними вставками;
- електрифікована, двоколійна;
- — залізнична станція; ○ — залізнично-транспортний вузол.



Рис. 3.3. Схема залізниці Чернігівського регіону –
Південна залізниця (Полтавська дирекція)

- неелектрифікована, одноколійна з двоколійними вставками;
- – залізнична станція;
- (larger) – залізнично-транспортний вузол.

Протягом 90-х років, на фоні загальнодержавних процесів, значного спаду обсягів перевезень зазнав залізничний транспорт. Практично всі узагальнюючі вимірники транспортної продукції за всіма дирекціями, до складу яких входять залізничні дільниці Чернігівського регіону зменшувались. Спостерігалось суттєве зниження обсягів внутрішніх і транзитних перевезень, відволікання значної їх частини на автомобільний транспорт.

Процес стабілізації в діяльності залізничного транспорту розпочинається з 2000-го р., але рівень початку 90-х років ще не досягнуто (табл. 3.4).

Таблиця 3.4.

Динаміка показників (%) по дирекціях залізничних перевезень, які обслуговують Чернігівський регіон (1991=100,0 %)

Показники	Дирекції	Роки					
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Вантажообіг	Київська	47,5	50,9	48,8	55,6	62,6	60,9
	Коно-топська	40,1	43,0	41,2	47,0	53,0	51,5
	Полтавська	41,2	39,9	38,7	41,7	45,6	43,3
Пасажиروобіг	Київська	72,1	69,8	66,1	65,4	62,8	64,1
	Коно-топська	44,7	43,2	41,0	40,5	38,9	39,7
	Полтавська	69,4	61,1	55,7	56,2	55,2	55,5

Важливою складовою залізничного транспорту в регіоні є пасажирське господарство. Пасажирські потоки на залізниці формуються та змінюються в залежності від розвитку та розміщення регіонального виробництва. Відп-

равлення пасажирів зі станцій Чернігівського регіону зменшилось на 2% і коливається в межах від 12630 тис. осіб у 2003 р. до 12398 тис. осіб у 2008 р. Динаміка відправлення пасажирів зі станцій Чернігівського регіону за дирекціями залізниць показана на рис. 3.4, 3.5, 3.6.

Найбільша частка відправлень зі станцій Чернігівського регіону припадає на Київську дирекцію Південно-Західної залізниці – близько 77% пасажирів, зі станцій Конотопської дирекції Південно-Західної залізниці відправляється – 21%, а Полтавської дирекції Південної залізниці – 8% пасажирів. При цьому питома вага відправлень пасажирів зі станцій Чернігівського регіону у загальному обсязі пасажирських перевезень дирекцій Південно-Західної залізниці, які його обслуговують, на кінець 2008 р. складає: по Київській дирекції 13%, Конотопській – 24%, Південної залізниці – 1,5%.

Протягом останніх років спостерігається поступове зменшення питомої ваги пасажирських перевезень у приміському сполученні. Так, у 2008 р. частина приміських перевезень по Чернігівському регіону склала 85% (10538 тис. осіб) від загальної кількості відправлених пасажирів 12398 тис. осіб, що на 5% менше, ніж у 2003 р., коли їх частка складала 90% (рис.3.7).

Пояснюється це тим, що у приміському сполученні перевага все більше надається автомобільному транспорту. Така ситуація вимагає більшої уваги до організації та фінансування приміських пасажирських перевезень, що особливо стосується пільгового проїзду пасажирів.

Чернігівський регіон відрізняється великою кількістю людей пенсійного віку – 34,5% всього населення, учасників ліквідації аварії на ЧАЕС, що обумовлює збереження соціальної та економічної доступності залізничних пасажирських послуг.



Рис. 3.4. Динаміка відправлення пасажирів Чернігівського регіону по Київській дирекції (Південно-Західної залізниці)



Рис. 3.5. Динаміка відправлення пасажирів Чернігівського регіону по Конотопській дирекції (Південно-Західної залізниці)

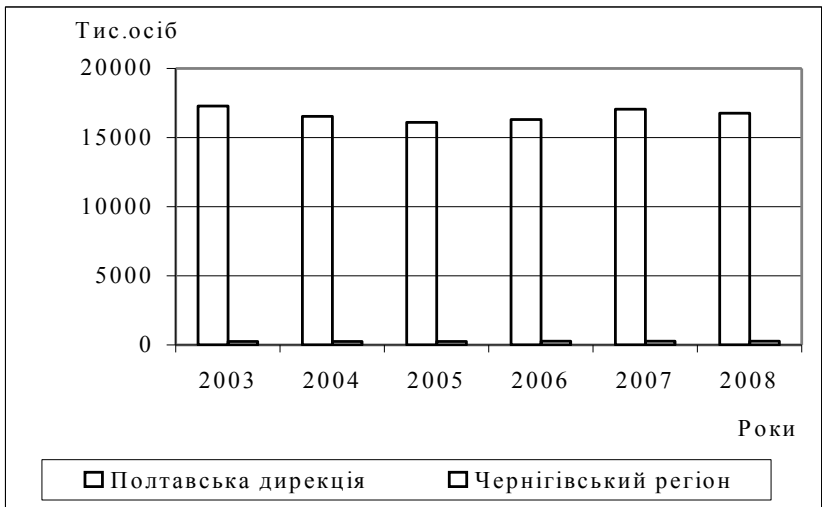


Рис. 3.6. Динаміка відправлення пасажирів Чернігівського регіону по Полтавській дирекції (Південної залізниці)



Рис. 3.7. Динаміка відправлень пасажирів по Чернігівському регіону

За рахунок бюджетних коштів регіон повинен компенсувати збитковість приміських пасажирських перевезень та витрати на перевезення пільгових категорій громадян. Але розрахунки планових відшкодувань витрат, пов'язаних з встановленням нерентабельних тарифів на проїзд, не затверджуються облдержадміністраціями внаслідок відсутності методики їх визначення, і втрати залізниці не компенсуються.

Урегулювання цього питання потребує окремої уваги, оскільки підвищення пасажирських тарифів не повинно стати шляхом підвищення фінансової стійкості залізниці. В умовах зниження життєвого рівня населення і необхідності забезпечення соціальних гарантій та економічної доступності залізничних послуг стає актуальним вдосконалення механізму взаємодії залізниць з місцевими органами управління.

Для активізації роботи залізничного транспорту необхідно покращувати пасажирський сервіс, розширювати асортимент послуг. Інтереси пасажирів у приміському сполученні не обмежуються тільки проїздом, вони повинні виступати в ролі клієнтів, які потребують широкого кола послуг. Внаслідок недостатнього фінансування розвитку технічної бази пасажирського господарства відбуваються перебої у розкладі руху приміських поїздів, відмовлення в роботі рухомого складу тощо. Результатом цього є низький рівень обслуговування пасажирів (нестача посадкових місць, запізнення прибуття у пункт призначення і т. ін.). Послуги, які надаються пасажирським господарством (замовлення білетів по Інтернету; продаж білетів за 0-9 діб; доставка білетів на дім; система обслуговування в камерах схову; платна довідка; оповіщення по радіо; зберігання багажу; душ та інші) необхідно ширше застосовувати для пасажирів приміського сполучення.

Динаміка фактичних розмірів пасажирських перевезень відображається на коефіцієнті руху населення ($K_{р.н.}$), який виражається середньою кількістю поїздок, що припадає на одного жителя регіону (рис. 3.8).



Рис. 3.8. Динаміка коефіцієнта руху населення регіону

Слід зазначити, що зменшився потік багажу та вантажобагажу, оскільки населення все рідше користується послугами залізничного транспорту при перевезенні свого майна. Оскільки для покриття збитковості пасажирських перевезень впроваджено перехресне фінансування, то в процесі проведення комплексного аналізу необхідно розглянути стан вантажного господарства. Обсяги вантажної роботи залізничного транспорту залежать від потреб економіки регіону в перевезеннях вантажів, розміщення продуктивних сил, спеціалізації регіонального виробництва та транспортно-економічних зв'язків, а також розподілу перевезень по видах транспорту.

Питома вага відправлення вантажів зі станцій Чернігівського регіону в загальному обсязі перевезень дирекцій, які обслуговують регіон у 2008 р. складають: по Київській дирекції – 16%, Конотопській – 33,5%, Полтавській – 1,4% (табл. 3.5).

Таблиця 3.5.

Питома вага Чернігівського регіону у відправленнях вантажів дирекціями залізниць

Відправлення вантажів, тис. т	Роки					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Київська дирекція, у т. ч.	2677	2966	3127	3418	3833	3889
Чернігівський регіон	402	457	541	581	628	622
Питома вага, %	15,0	15,4	17,3	17,0	16,4	16,0
Конотопська дирекція, у т. ч.	1195	1324	1396	1526	1711	1736
Чернігівський регіон	388	503	455	494	590	582
Питома вага, %	32,5	38,0	32,6	32,4	34,5	33,5
Полтавська дирекція, у т. ч.	22393	24945	25507	28102	27972	25629
Чернігівський регіон	493	499	408	393	420	359
Питома вага, %	2,2	2,0	1,6	1,4	1,5	1,4
Всього по Чернігівському регіону	1283	1459	1404	1468	1638	1563

При цьому слід зазначити, що спостерігається зростання вантажних перевезень по Чернігівському регіону. За період 2003 – 2008 рр. відправлення вантажів збільшилось з 1283 до 1563 тис. т, що складає 22%. Найбільше зростання відправлення вантажів спостерігається по Київській дирекції – 55%, по Конотопській дирекції зростання склало 50%, а по Полтавській дирекції за цей період відбулось зниження на 27%.

Таким чином, на відміну від пасажирських перевезень, обсяги перевезень вантажів по Чернігівському регіону збільшуються, але їх питома вага в загальних обсягах дирекції залізниць за останній рік зменшується.

Протягом 90-х років сільськогосподарська спеціалізація регіону визначала структуру вантажних перевезень залізничного транспорту. Але аналіз структури відправлення вантажів за період 2005 – 2008 рр. показує, що зернові культури та продукти перемолю займають всього 10% від загального обсягу, а інші сільськогосподарські вантажі (цукрові буряки, картопля, овочі та ін.) займають незначну частину та окремо не виділяються (табл. 3.6). Це пояснюється, в першу чергу, складним фінансово-економічним станом сільського господарства та орієнтацією на перевезення продукції автомобільним транспортом.

Найбільша питома вага у 2008 р. припадає на перевезення будівельних вантажів (58%) та нафтопродуктів (15%). Вагому частину у відправленні вантажів залізничним транспортом у Чернігівському регіоні займають також лісові вантажі (6%) та брутто чорного металу (4%).

Така структура вантажних перевезень відображає загальні тенденції в розвитку економіки регіону та збільшення перевезення продукції переробної промисловості автомобільним транспортом, з огляду на те, що ця промисловість займає визначальну позицію в регіоні.

Таблиця 3.6

*Динаміка структури відправлення вантажів
дирекціями залізниць Чернігівського регіону, %*

Показники	Роки			
	2005	2006	2007	2008
Брухт чорного металу (чорний метал)	5,0	5,0	5,0	4,0
Нафтопродукти	20,0	20,0	17,0	15,0
Хімічна продукція	1,0	1,0	1,0	1,0
Будівельні вантажі	48,0	53,0	58,0	58,0
Лісові вантажі	6,0	5,0	4,0	6,0
Зернові культури та продукти перемолу	12,0	9,0	7,0	10,0
Інші вантажі	8,0	7,0	8,0	6,0
Всього	100,0	100,0	100,0	100,0

Найважливішим спрямуванням технічної реконструкції залізниці є електрифікація ліній, реконструкція та ремонт колій. Електрифікація і капітальний ремонт залізниці дозволяють покращити обслуговування пасажирів як на вокзалах, так і в поїздах. У 2000 р. електрифіковано дільницю Ніжин – Чернігів і проведено реконструкцію верхньої будови колії, в результаті чого вдосконалено технічне та естетичне оформлення вокзалів і залізничної мережі.

З цієї метою з місцевого бюджету було виділено 22 тис. грн. і звільнено від податку на землю станцію Чернігів. Але це незначні кошти у порівнянні з витратами залізниці, оскільки за відповідний період капітальні вкладення Київської дирекції Південно-Західної залізниці в електрифікацію дільниці Ніжин – Чернігів склали 208 тис. грн.

Після реконструкції протяжність електрифікованої залізничної колії становить 293 км, що складає 33% мережі регіону. На сьогодні здійснюється підготовка до електрифікації ділянки Чернігів – Горностаївка, але це залежить і від Білорусі, тому що електрифікувати залізницю необхідно до м. Гомель. Це має також стратегічне значення, створюючи своєрідний коридор від Чорного до Балтійського моря.

Для утримання залізниці в належному стані потрібні значні кошти. Нестача фінансових ресурсів не дозволяє виконувати необхідний ремонт колії та рухомого складу. По цій же причині не оновлюється в повній мірі локомотивний і вагонний парки, пристрої СЦБ, енергозабезпечення тощо. Складності в роботі залізничного транспорту викликає і незадовільне матеріально-технічне постачання. Звідси виникають додаткові труднощі в забезпеченні безпеки руху приміських поїздів, підтримці в робочому стані параметрів шляху.

На території Чернігівського регіону знаходяться вагонні депо в Бахмачі і Ніжині, локомотивні депо розташовані в Чернігові та Щорсі, які виконують значну ремонтну роботу. У зв'язку з цим, необхідно проводити активну регіональну політику спрямовану на сприяння технічному переоснащенню залізниці і покращенню транспортного обслуговування споживачів регіону.

На ефективність діяльності залізничного транспорту в регіоні впливає рівень використання рухомого складу. Основні техніко-економічні показники функціонування рухомого складу за період 2003 – 2008 рр. у розрізі залізниць, що обслуговують Чернігівський регіон представлені в (табл. 3.7). Показники використання потужностей рухомого складу протягом досліджуваного періоду значно зростають, але це по-різному характеризує роботу залізниць [41].

Таблиця 3.7.

Динаміка показників використання рухомого складу залізницями, які обслуговують Чернігівський регіон

Показники	Залізниці	Роки			
		2005	2006	2007	2008
Обіг вантажного вагону, діб	Південно-Західна	2,15	2,76	2,42	2,70
	Південна	1,48	2,99	2,57	2,61
Простій на одній технічній станції, год.	Південно-Західна	5,37	7,31	5,84	6,14
	Південна	5,04	9,45	9,51	9,60
Простій під однією вантажною операцією, год.	Південно-Західна	24,0	36,0	33,2	32,5
	Південна	19,4	50,3	48,6	50,8
Статичне навантаження на вагон, т/вагон	Південно-Західна	58,2	58,3	59,0	59,6
	Південна	60,8	61,0	61,0	62,0

Простій вагонів на одній технічній станції за період з 2005 р. збільшився майже в два рази (на 90%) по Південній залізниці, і в 2008 р. склав 9,6 год., по Південно-

Західній залізниці зростання склало 14%, і в 2008 р. дорівнювало 9,6 год.

Спостерігається значне збільшення простою під однією вантажною операцією як по Південній, так Південно-Західній залізниці. Це свідчить про суттєве зниження рівня організації навантаження та розвантаження вагонів.

Статичне навантаження на вантажний вагон зросло у середньому на 2%, що свідчить про більш інтенсивне використання рухомого складу, навантаження великовантажних вагонів або зростання питомої ваги важких вантажів.

Електрифікація залізниці призводить до збільшення швидкості, але через стан колії на деяких дільницях збільшилась кількість обмежень швидкості руху поїздів, що призводить до збільшення тривалості часу знаходження на шляху до пункту призначення. Так, дільнична швидкість за останні роки коливається від 34 км/год на Південній до 43 км/год на Південно-Західній залізниці, технічна швидкість в межах 40 – 49 км/год (табл. 3.8).

Таблиця 3.8.

Динаміка показників швидкості руху поїздів, км/год

Показники	Залізниці	Роки				
		2004	2005	2006	2007	2008
Дільнична швидкість	Південна	35,2	34,9	34,8	34,2	34,3
	Південно-Західна	43,7	43,5	43,5	43,6	43,7
Середня технічна швидкість	Південна	40,9	40,8	41,4	41,1	41,9
	Південно-Західна	49,1	48,8	49,1	49,4	49,8

Процент відправлень приміських поїздів за останні роки змінювався в межах 98,4 – 100%, а виконання графіку руху 99,2 – 99,3%. Основні причини затримок: перенаселеність приміських електропоїздів, очікування та пропуск пасажирських поїздів, що спізнюються. Відзначаються затримки пасажирських поїздів на митному кордоні з вини митної служби.

Одним з шляхів вирішення цих проблем може стати розвиток співробітництва з регіональними органами управління. Необхідність поглиблення співробітництва залізниці з регіоном підтверджується рядом угод, які за останні роки були укладені між Південно-Західною залізницею та облдержадміністрацією. За допомогою цих угод спільними зусиллями в стислі строки забезпечено введення в графік прямого потягу Чернігів – Прилуки.

На початку 2000 р., вперше в Україні, підписано угоду між Південно-Західною залізницею та Чернігівською облдержадміністрацією, в якій укладена домовленість про зниження податку на землю, частково вирішенні питання про субсидування перевезень пільгових категорій пасажирів у приміському сполученні. Також регіон може виготовляти для залізниці шпали; електроенергію можна отримувати з Чернігівської ТЕЦ, яка в свою чергу користується послугами залізниці для перевезення вугілля.

З метою покращення транспортного обслуговування господарства та населення регіону, забезпечення ефективної роботи підприємств залізничного транспорту відбуваються наради з участю керівництва Південної та Південно-Західної залізниць, представниками виконавчої влади – держадміністрації та районів регіону, на яких розглядаються: питання забезпечення регіону в приміських пасажирських та вантажних перевезеннях; про заходи щодо зменшення дебіторської заборгованості підприємств за послуги залізниць; шляхи розв'язання проблемних питань

прикордонних станцій, будівництво нових та спільного використання об'єктів залізничного транспорту, про передачу об'єктів соціальної сфери на баланс місцевих органів управління. Це свідчить про те, що існує нагальна потреба удосконалення механізму взаємодії залізниці з регіоном, який би об'єднував розрізнені напрямки співробітництва, вдосконалював зв'язки між сторонами і сприяв подальшій регіоналізації залізничного транспорту.

Аналіз сучасного стану залізничного обслуговування Чернігівського регіону доводить, що необхідно врахувати територіальні, економічні, кон'юнктурні аспекти при вдосконаленні механізму взаємодії між залізницею і регіоном з внесенням коректив в хід процесу реформування галузі. Складність процесу взаємодії обумовлена особливостями сторін, відсутністю єдиного інформаційного простору.

Отже, регіон відрізняється наступними особливостями: вигідним прикордонним розташуванням, що змушує існуючу мережу залізниць бути орієнтованою на використання міжнародних транспортних сполучень (транспортний коридор №9); великою частиною населення, яка користується пільгами, що суттєво підвищує збитковість залізниць; значною активізацією діяльності автомобільного транспорту в місцевому сполученні, що вимагає постійного збільшення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Поряд із цим, основні експлуатаційні показники дирекцій, які обслуговують регіон, є незадовільними; стан рухомого складу та залізничної інфраструктури викликає крайнє занепокоєння. Крім того, в результаті досліджень також встановлені: відсутність належного обліку основних техніко-економічних показників діяльності залізниць в регіональному розрізі; інформаційна ізольованість суб'єктів взаємодії; значні простой рухомого складу на пунктах митного контролю; відсутність методики розрахунку розмірів

компенсації збитків залізниць від приміських пасажирських перевезень, непередбачення в місцевому бюджеті відповідної статті їх фінансування та інші негативні характеристики залізнично-транспортного обслуговування регіону.

Особливості обслуговування Чернігівського регіону залізничним транспортом відображають специфіку соціально-економічних регіональних умов розвитку та тенденції до посилення зв'язків, вимагають вирішення проблеми ефективного функціонування системи «залізниця – регіон» в нових умовах господарювання.

3.2. Напрямки поглиблення ефективного співробітництва на ринку залізнично-транспортних послуг

Подальший розвиток системи «залізниця – регіон» передбачає удосконалення відносин між складовими та відповідні якісні перетворення співробітництва. Такий підхід не може обмежуватися тільки покращенням і найбільш ефективним використанням існуючих зв'язків, а обумовлює і створення нових. Комплексний аналіз існуючого стану співробітництва між суб'єктами системи «залізниця – регіон», проведений у попередньому пункті, а також дослідження умов і факторів, які впливають на цей процес є базовими для визначення та класифікації напрямків взаємодії (рис. 3.9).

Розкриваючи зміст взаємодії, можна передбачити поведінку залізниць і регіонів у майбутньому, сприяти її розвитку та удосконаленню. Основним напрямком у взаємодії є поглиблення фінансово-економічного співробітництва з питань компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень.



Рис. 3.9. Напрямки взаємодії залізниць з регіонами

Приміські перевезення є соціально-необхідним елементом економіки будь-якого регіону, тому розмір тарифів повинен бути доступним для поїздок населення на роботу, присадибні ділянки тощо.

Це підвищує мобільність населення, розширює ринок трудових ресурсів та вирішує проблему працевлаштування, а також призводить до більш раціонального їх використання та відтворення.

У Законі України «Про залізничний транспорт», ст. 9 зазначається, що тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за узгодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів».

Такі витрати регіону вважаються виправданими, оскільки в сучасних умовах зростає соціально-економічне значення перевезень у приміському сполученні. У результаті припинення роботи багатьох підприємств районних міст та поселень, їх мешканці прямують у великі промислові центри з метою працевлаштування. Доступність проїзду залізницею знижує рівень безробіття та соціальної напруженості в регіоні і тим самим зацікавлює місцеві органи управління у компенсації збитків [189]. Тому першочергове призначення процесу взаємодії залізниць з регіонами полягає у збереженні доступності приміських перевезень для населення при позбавленні їх збитковості за рахунок компенсацій з місцевих бюджетів (рис. 3.10).

Процес компенсації здійснюється з урахуванням різних рівнів, в залежності від збитків залізниць. З місцевого бюджету необхідно компенсувати не тільки частину витрат, а і прибуток залізниці, забезпечуючи рентабельність перевезень пасажирів у приміському сполученні (3 рівень).

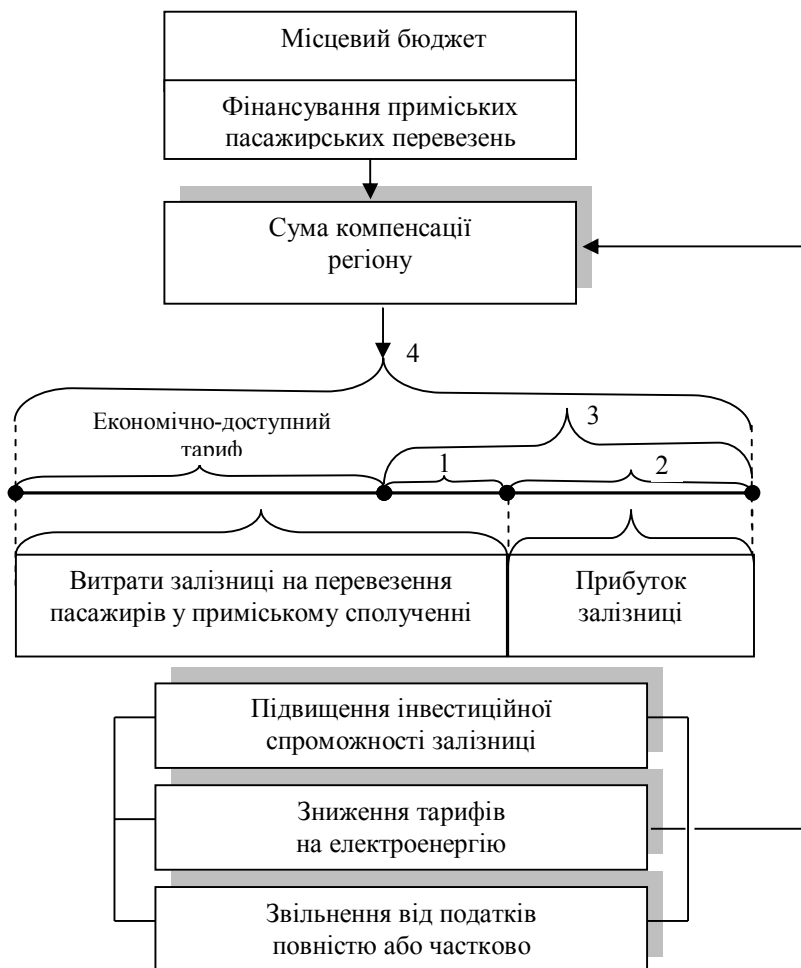


Рис.3.10. Рівні компенсації регіоном збитків залізниці
 1 – частини експлуатаційних витрат;
 2 – прибутку;
 3 – частини експлуатаційних витрат і прибутку;
 4 – повних експлуатаційних витрат і прибутку.

Але наявність пільгового проїзду вимагає компенсації всіх експлуатаційних витрат, тому можливі 1, 2, 4 рівні. Однак проблема не вирішується, і цей вид перевезень лишається збитковим, оскільки держадміністрації неповністю сплачують необхідні грошові кошти, посиляючись на їх відсутність. Дефіцит бюджетних ресурсів вимагає пошуку інших шляхів компенсації залізниць збитків від приміських пасажирських перевезень з боку регіонів. При цьому необхідно враховувати компенсаційний характер стосунків, регіональні особливості та інтереси залізниць, а також проведення обов'язкового економічного обґрунтування прийняття рішень. Вирішення проблеми можливо тільки за рахунок поглиблення процесу взаємодії та зміни характеру витрат регіонів, які повинні бути економічно-виправданими та базуватися на узгоджених розрахунках розміру компенсацій.

На зменшення розміру тарифів впливає як зниження експлуатаційних витрат, так і витрат на сировину і матеріали, які отримують залізниці від інших підприємств, а також податкове навантаження на залізниці. Тому збитки від приміських пасажирських перевезень можуть компенсуватися за рахунок:

- зниження тарифів на електроенергію для тяги поїздів;
- зменшення податкового навантаження;
- зниження цін на продукцію та матеріали для потреб залізниць.

Враховуючі енергоємність залізничного транспорту, важливою складовою собівартості його послуг є вартість електричної енергії для тяги поїздів. На зменшення експлуатаційних витрат впливають не тільки заходи по енергозбереженню, а і по зниженню тарифів на електроенергію. Суттєве скорочення енергетичної складової досягається за рахунок встановлення для залізниць пільгових тари-

фів на електроенергію, що відповідають середньому рівню по регіональній енергосистемі [89, 173, 189].

Тому налагодження тісної взаємодії між залізницями, облдержадміністраціями і службами регіональних енергосистем по зниженню тарифів на електроенергію для тяги поїздів є одним із шляхів компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень.

Податки відіграють значну роль у регулюванні регіонами економічних відносин з господарськими суб'єктами. Використовуючи податкове регулювання, регіони мають можливість впливати на діяльність підприємств, їх гнучкість і мобільність, а також територіальне розміщення. З метою компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень та стимулювання діяльності залізниць регіони можуть надавати окремі пільги у сплаті податку на землю.

При визначенні земельного податку враховується, що до складу земель залізничного транспорту належать землі, на яких розташовані відомчі житлові будинки, соціально-культурні об'єкти та інші споруди, які оподатковуються на загальних підставах. На ділянки, що прилягають до залізничного полотна і є смугою відведення залізниць, встановлено податок в розмірі 25% (в межах населених пунктів) і 0,02% (за межами населених пунктів) від грошової оцінки одиниці площі ріллі по області [133].

Такий підхід є правомірним, оскільки, сплачуючи податки на утримання об'єктів освіти, житлово-комунального господарства, міліції, в той же час на балансі залізниці знаходиться власна соціальна сфера і житлово-комунальне господарство, транспортна міліція. Таким чином, залізничний транспорт на рівні місцевого бюджету підлягає подвійному оподаткуванню і знаходяться в нерівних умовах з іншими видами транспорту [191].

Слід зазначити, що залізниці відраховують кошти і в дорожні фонди, з яких здійснюється утримання і розви-

ток автомобільних шляхів, а власні витрати такого характеру покриваються за рахунок тарифів [13, 191].

Це свідчить про те, що комплекс заходів по зменшенню або звільненню залізниць від сплати податків в місцевий бюджет дозволить значно знизити рівень тарифів та вирішити проблему компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень.

За рахунок зниження цін на продукцію підприємств регіону, яка може використовуватися для потреб залізниці, теж можуть зменшуватися збитки від перевезень у приміському сполученні.

Оскільки залізниці не співпадають з адміністративно-територіальним поділом країни, то компенсація з боку регіону може використовуватися не тільки для розвитку приміського залізничного транспорту на його території. З метою впливу на розвиток залізничного транспорту в межах окремого регіону компенсувати збитки можна шляхом:

- часткової участі у фінансуванні будівництва об'єктів спільного користування;
- участі у реконструкції та модернізації рухомого складу та інфраструктури залізниці;
- придбання рухомого складу для пасажирських перевезень у приміському сполученні.

Проведення послідовної регіональної політики і налагодження стосунків з регіональними органами влади та управління повинно сприяти покращенню фінансового стану залізниць. Сконцентрований потенціал залізниць може активно запрацювати за допомогою інвестицій, але особливості залізничного транспорту у фінансовому відношенні роблять його непривабливим для приватних інвесторів.

Тому не виключається використання в якості форми компенсації збитків, вкладення коштів в будівництво

об'єктів спільного користування. При цьому фінансові ресурси повинні спрямовуватися на спільне будівництво і реконструкцію вокзалів, платформ, зупинок, пішохідних мостів, тунелів, шляхопроводів, а також об'єктів: житлового будівництва, котелень, очисних споруд, під'їзних шляхів, телекомунікаційних мереж тощо. Вирішення цих питань базується на спільному фінансуванні проектів, оскільки це важливі системи життєзабезпечення регіону, які не відіграють комерційної ролі [46, 130, 141, 193].

При компенсації збитків, регіонам необхідно орієнтуватися на розвиток систем телекомунікацій та інформатизації, забезпечення безпеки руху поїздів, а також підготовку колії і рухомого складу до збільшення швидкості у приміському сполученні.

Тому особливу увагу при компенсації збитків необхідно приділяти реконструкції і модернізації рухомого складу та інфраструктури залізниць з метою збільшення виробничих потужностей регіональних ліній за рахунок комп'ютерних систем, використання сучасної мікропроцесорної техніки та новітніх засобів телемеханіки і зв'язку [173].

Слід зазначити, що в країнах з розвинутими ринковими відносинами ця галузь знаходиться на постійній державній дотації; також розповсюджена практика не тільки бюджетного, а і приватного інвестування. Зарубіжний досвід свідчить також, що регіоналізація може розглядатися як один з шляхів передання на місцевий рівень витрат, пов'язаних з фінансуванням будівництва та утримання залізничної інфраструктури і технічних засобів, що значно підвищує інвестиційну привабливість залізничного транспорту.

У зарубіжній практиці є досвід компенсації збитків залізниць шляхом придбання рухомого складу для використання у приміському сполученні [92, 163]. Такі заходи

дозволяють оновлювати вагонний парк, використовувати фірмові регіональні електропоїзди або включати у їх склад окремі вагони підвищеної комфортності.

Забезпечення повної компенсації збитків залізницям сприятиме зменшенню тарифного навантаження на власників вантажів, і, як наслідок, зниження розміру транспортної складової в ціні продукції регіональних промислових підприємств. Це дозволить активізувати роботу товаровиробників та покращити фінансові результати, що стимулюватиме збільшення податків в місцевий бюджет і розвиток регіональної економіки.

Таким чином, вирішення проблеми компенсації збитків від перевезень у приміському сполученні сприятиме поступовому виключенню перехресного субсидування їх збитковості та зниженню тарифного тиску на вантажовідправників регіону. Тому поглиблення співробітництва сприятиме не тільки вирішенню галузевих задач, а і стимулюватиме підйом регіональної економіки.

Для забезпечення повної компенсації регіоном збитків від приміських пасажирських перевезень необхідно:

1. Передбачити в місцевому бюджеті окрему витратно-доходну статтю з метою забезпечення фінансування;
2. На регіональний рівень спрямувати дотації з Державного бюджету, Міністерства освіти і науки, Пенсійного фонду тощо, з метою концентрації коштів для компенсації пільгового проїзду громадян;
3. Обґрунтувати витрати, доходи та збитки залізниць за окремими регіонами;
4. Змінити форми статистичної звітності з метою відображення показників діяльності залізниць за окремими регіонами;
5. Встановити норми рентабельності приміських пасажирських перевезень;

6. Обґрунтувати пільги та знижки для окремих клієнтів та категорій населення;

7. При компенсації збитків за рахунок зниження розміру тарифів на електроенергію необхідно встановити облік витрат електроенергії за допомогою лічильників як для електротяги, так і для освітлення станцій, платформ і т. ін.;

8. Впровадити автоматизовану систему для контролю за оплатою проїзду та забезпечення точного обліку кількості пасажирів, кодування різних категорій пасажирів при придбанні квитків з конкретною вказівкою відстані поїздки.

Приміський залізничний транспорт регіонів має соціальне спрямування і є найбільш доступними для всіх верств населення. Тому компенсація витрат на приміські пасажирські перевезення з місцевого бюджету має як фінансово-економічний, так і соціальний аспект. Підтримка пасажирських тарифів на доступному рівні знижує соціальну напруженість і підвищує захищеність населення регіонів в умовах нестабільності.

Таким чином, у процесі розвитку взаємовідносин між залізницями та регіонами вирішуються важливі соціально-економічні задачі, які створюють умови для забезпечення соціальних гарантій та підвищення життєвого рівня населення. При розширенні взаємозв'язків з питань компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень виникають нові задачі вдосконалення соціального розвитку як залізниць, так і регіонів.

Співробітництво залізничного транспорту з регіонами відбувається і у напрямку розвитку управління персоналом і навчальними закладами в системі безперервної підготовки та підвищення кваліфікації кадрів для залізниць на базі використання регіональних навчальних закладів.

При взаємодії залізниць з регіональними центрами зайнятості необхідно також розробляти заходи по створен-

ню додаткових робочих місць та проведенню навчання вивільнених робітників для полегшення переходу на нову роботу.

Соціальні аспекти взаємодії залізниць з регіонами проявляються також у поетапній передачі житлово-комунальних, загальноосвітніх закладів у власність регіону [130]. Утримання на балансі територіальних органів управління житлово-комунального фонду, дитячих садків, шкіл та інших закладів, які раніше належали залізницям, сприятиме фінансовій стабілізації галузі.

Зменшення обсягу коштів на утримання соціальних об'єктів дозволяє збільшити обсяги інвестицій у розвиток транспортного виробництва та знизити тарифне навантаження, а для місцевих органів управління розширюється база для оподаткування [189]. Але можливо виникнення фінансових проблем із знаходженням коштів на їх утримання та надання пільг жителям житлових будинків, які раніше були відомчими.

Таким чином, соціально-орієнтований підхід у співробітництві сприятиме розвитку суб'єктів і подальший їх економічний стан буде залежати від зростання ефективності взаємодії та її вкладу в соціальну сферу.

Напрямок розвитку співробітництва є також використання туристично-рекреаційного потенціалу регіонів та організація туристичних маршрутів з включенням поїзду залізницями.

Важливим напрямком взаємодії є пошук шляхів компенсації збитків від утримання малодіяльних ділянок, серед яких виділяють такі, що використовуються для приміських пасажирських перевезень, і їх функціонування є необхідним для регіону.

Згідно ст. 7 Закону України «Про залізничний транспорт» [49], органи управління залізниць спільно з відповідними обласними державними адміністраціями вирішу-

ють питання експлуатації малодіяльних збиткових дільниць шляхом компенсації збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями. У разі невирішення питання про фінансування, Укрзалізниця має право прийняття рішень про закриття таких дільниць. Тому в процесі розвитку взаємодії в системі «залізниця – регіон» вирішується і питання компенсації збитків малодіяльних ліній [130, 173].

З метою узгодження інтересів залізниць і регіонів по компенсації, важливою задачею є розробка методики розрахунку суми збитків від експлуатації малодіяльних ліній [63]. У зарубіжній практиці в деяких випадках органи місцевої влади та управління приймають рішення про їх передачу на утримання регіону.

У процесі взаємодії залізниць з регіонами необхідно враховувати і екологічний напрямок, оскільки на стан навколишнього середовища впливають не тільки технологічні процеси (експлуатація рухомого складу при здійсненні приміських пасажирських перевезень), а і результати транспортного будівництва, діяльності ремонтних підприємств, вокзальних та станційних споруд. Основними джерелами забруднення є зміна ландшафту регіонів, викиди шкідливих речовин, шумове навантаження.

Несприятливий вплив залізничного транспорту на навколишнє середовище нижчий у порівнянні з іншими видами транспорту. Його екологічною перевагою є незначна кількість шкідливих викидів у атмосферу на одиницю виконаної роботи (9,2%). Але залізниці вимагають створення уздовж колії смуги відводу, для якої характерне механічне забруднення у вигляді накопичення великої кількості сміття. Щорічно тільки з пасажирських вагонів на 1 км шляху викидається до 12 т сміття [95].

Екологічний напрямок процесу взаємодії передбачає спільні заходи по зниженню впливу об'єктів залізнич-

ного транспорту на навколишнє середовище регіонів. На це спрямовуються заходи по дотриманню допустимих норм забруднюючих викидів та лімітів на використання природних ресурсів [173].

Такі заходи спрямовані на охорону атмосферного повітря, раціональне використання водних і земельних ресурсів регіонів, а також знешкодження відходів діяльності.

Перевезення залізничним транспортом представляють собою складний транспортний процес з розгалуженою технологічною мережею. Тому питання безпеки руху при наданні пасажирських послуг у приміському сполученні необхідно реалізувати не тільки в централізованому порядку, а і з орієнтацією на місцеві умови.

На залізничному транспорті постійно проводиться робота по попередженню аварійних ситуацій. Заходи як технологічного, так і організаційного характеру повинні відбуватися в тісному контакті з регіонами. Спільно залізниці та регіони можуть проводити роботу у наступних напрямках:

- проведення профілактичної роботи та покращення технічного оснащення переїздів;
- сприяння підвищенню кваліфікації кадрів як захід запобігання порушень правил руху і створення умов для виконання службових обов'язків;
- впровадження систем і пристроїв, а також виконання робіт, спрямованих на підвищення безпеки руху;
- будівництво шляхопроводів в обмін на перетин залізниці і автомобільних шляхів на одному рівні.

Впровадження таких заходів спрямовано на досягнення зростання безпеки руху на залізницях, підвищення якості пасажирських і вантажних перевезень, а також зниження витрат за рахунок запобігання аварійних ситуацій.

Забезпечення безпеки руху – це постійний і безперервний процес, тому необхідно нарощувати спільні зу-

силля залізниць та регіонів по його удосконаленню, що дозволить підняти залізничний транспорт на якісно новий рівень.

З метою забезпечення правопорядку в приміських поїздах і на вокзалах залізниці утримують власні підрозділи міліції. Для ефективної їх дії необхідна чітка, скоординована співпраця з регіональними службами правопорядку, а в деяких випадках – збільшення фінансування для утримання додаткових співробітників залізничної міліції [173].

У прикордонних регіонах, в силу особливостей географічного положення, пасажирські перевезення пов'язані з перетином митниць. Виникає необхідність зменшення часу простою поїздів на пунктах митного контролю, а для приміських поїздів узгодження графіків з часом відправлення потягів інших країн, тощо. Прикордонні умови господарювання та інтеграційні процеси вимагають подальшого розвитку митної інфраструктури на залізничних об'єктах, організацію та оснащення пунктів митного контролю. Тому до комплексу напрямків взаємодії в системі «залізниця – регіон» входить співробітництво залізниць з митними службами, які знаходяться на території регіонів.

Основною метою співробітництва в цьому напрямку є скорочення часу на митне оформлення документів, зменшення прикордонних простоїв залізничного транспорту, що сприятиме економії коштів та підвищенню рівня вантажо- і пасажиропотоку через митні станції. Цьому сприятиме співробітництво у наступних напрямках:

- розробка і впровадження нових інформаційних технологій взаємодії залізниць з митною службою прикордонних регіонів;
- прийняття заходів по прискоренню проходження вантажними та пасажирськими поїздами митних пунктів [68].

Поглиблення співробітництва між органами митної служби регіону і адміністраціями залізниць впливає на прискорення митного контролю та оформлення перевізних документів і дозволяє залучити їх до спільного фінансування проектів. Розробляючи схеми взаємодії з регіональними митними службами, місцеві органи виконавчої влади сприяють розвитку залізничного транспорту в регіоні.

У зарубіжній практиці існує досвід підписання спільних технічних схем взаємодії між суб'єктами, які сприяють більш чіткій взаємодії контролюючих служб і залізниць.

Структура процесу взаємодії при здійсненні приміських пасажирських перевезень удосконалюється і одночасно ускладнюється за рахунок нових зв'язків і відносин. Важливим напрямком розвитку співробітництва є вдосконалення інформаційної бази залізничного транспорту на основі нових взаємовідносин з окремими територіями. Тому процес взаємодії передбачає досягнення взаємних рішень у сфері інформатизації.

Створення загальної інформаційної системи для регулювання співробітництва, доступ до регіонального банку даних при здійсненні приміських пасажирських перевезень сприяє впровадженню ефективних заходів у взаємодії.

Зміни, які відбуваються на регіональному ринку, виражаються, передусім, в безперервних змінах структури попиту на приміські перевезення. У результаті інформатизації ринку та розширення можливостей значно зростає асортимент послуг, які надаються залізничним транспортом в приміському сполученні. У свою чергу, засоби масової інформації регіонів повинні відображати роботу залізниць та їх підрозділів на теле- і радіоканалах у місцевій пресі.

Наприклад, у зарубіжній практиці за один квартал приблизно публікується до 80 матеріалів, які відображають

роботу залізниць, а на телеканалах показується не менше 30 сюжетів про їх діяльність. Крім того розробляються програми взаємодії залізниць з засобами масової інформації регіонів, встановлюються договірні відносини та створюються сайти в мережі Інтернет [89].

Серед явищ, які значно збільшують збитки залізниць при наданні пасажирських послуг у приміському сполученні є безквитковий проїзд. З цих причин регіональні органи влади та управління так само зацікавлені у зменшенні збитковості даного виду перевезень шляхом вдавання до спільних заходів з виявлення і покарання порушників, пропаганди самоконтролю пасажирів за оплатою проїзду і т. ін.

Більш активною і цілеспрямованою повинна стати спільна робота залізниць з регіонами з питань спрощення процедури придбання квитків. Це також є одним із резервів зменшення втрат по приміських пасажирських перевезеннях.

Для вирішення проблеми безквиткового проїзду використовуються автоматизовані системи контролю оплати проїзду, обладнання турнікетами великих приміських станцій та платформ [189].

Всі перелічені напрямки перетинаються між собою і складають зміст процесу взаємодії залізниць з регіонами, при цьому кожний з них виявляється в інших, удосконалюючи відносини між ними. Така взаємодія враховує існуючі та перспективні регіональні ринки, а також кон'юнктурні фактори, які впливають на динаміку приміських пасажирських перевезень.

Серед напрямків можна виділити «пряму» і «непряму» взаємодію.

«Пряма» взаємодія ґрунтується на спільному прийнятті рішень залізниць з регіональними органами держа-

вного управління та використанні коштів місцевих бюджетів. До її складу відноситься:

- компенсація збитків від приміських пасажирських перевезень у вигляді прямих субсидій, а також за рахунок звільнення від податків частково або повністю, фінансування будівництва об'єктів спільного використання, реконструкції і модернізації основних фондів, придбання рухомого складу тощо;

- фінансування малодіяльних діляниць;
- взаємодія в соціальній сфері.

«Непряма» взаємодія передбачає співробітництво з іншими суб'єктами регіонів при сприянні місцевих органів державного управління та використанні різних джерел фінансування. Це співробітництво з фондами охорони навколишнього середовища, органами внутрішніх справ, регіональними митними службами, статистичними управліннями та інформаційними службами тощо.

Наявність багатьох напрямків взаємодії вимагає їх виміру за допомогою визначеного набору параметрів для забезпечення оптимальної взаємодії. Таким чином, визначення сфер поглиблення співробітництва має не тільки теоретичне, а практичне значення, оскільки створює умови для розвитку системи «залізниця – регіон», її регулювання, стимулювання та прогнозування.

Реалізація вищезазначених напрямків взаємодії повинна слугувати більш прогресивному розвитку взаємовідносин залізниць з місцевими органами державного управління та принциповому вирішенню проблеми компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень.

Зарубіжна практика дозволяє стверджувати, що укріплення взаємодії залізниць з регіонами та впровадження різних напрямків її здійснення сприяє подальшому процесу регіоналізації залізничного транспорту. У свою чергу регіон вносить зміни в традиційні підходи до управління

залізничним виробництвом і, як наслідок, формування нових сфер співробітництва.

3.3. Економіко – математичне моделювання взаємодії залізниць з регіонами в процесі транспортного обслуговування пасажирів

У взаємодії залізниць з регіонами необхідно враховувати те, що системні суб'єкти цього процесу мають різні інтереси, а значить, можуть застосовувати для досягнення своєї мети визначені дії. Звідси, така ситуація характеризується складністю взаємовідносин між суб'єктами і такими показниками, як наявність зацікавлених сторін, різних інтересів головних суб'єктів взаємодії, а також окремих дій, властивих залізницям і регіонам.

В даній системі існують численні фактори, які несуттєво впливають на розв'язання конфліктної ситуації; тому для аналізу необхідно абстрагуватися від них. Це дозволяє збудувати спрощену формалізовану модель процесу взаємодії між системними складовими, яку прийнято називати грою за визначеними правилами [190].

У такій моделі зацікавлені сторони – залізниці та регіони виступають гравцями, а їх дії можна трактувати як стратегії. Процес взаємодії в системі «залізниця – регіон» містить набір стратегій, який виступає ігровою ситуацією. В залежності від ступеня задоволення інтересу певної сторони взаємодії кожену ситуацію можна визначити кількісно. Такий підхід дозволяє дослідити взаємодію між суб'єктами з різних точок зору і визначити їх «оптимальний» варіант виграшу.

Оскільки інтереси залізниць і регіонів не завжди співпадають, то потрібно вибрати таке компромісне рішення, яке задовольняло б обидві сторони. Однією з форм

«оптимальності» вважається рівноважна ситуація, яка є основою виконання домовленостей сторін, тому що тільки в таких умовах не існуватиме мотивів ні в одного з суб'єктів до порушень прийнятих на себе зобов'язань. Крім того, рівновага є вигідною для кожного гравця: в такій ситуації як залізниці, так і регіони отримують найбільші вигоди, а відхилення від рівноваги їх зменшує.

Розглянемо ситуацію, в якій беруть участь два гравці – залізниця (A) і регіон (B), до того ж кожний з них має визначену кількість стратегій.

Залізничний транспорт (A) в межах регіону надає два види послуг, тому припустимо, що перша стратегія залізниці – перевезення пасажирів (A_1), а друга – перевезення вантажів (A_2).

При інших рівних умовах, обсяги цих видів послуг в рамках окремої території залежать від рівня розвитку процесу взаємодії з регіоном, а загальний план перевезень визначається обсягом, який забезпечує найбільший дохід (прибуток).

Таким чином, однією із сторін виступає залізниця, яка зацікавлена в тому, щоб отримати найбільший дохід від перевезень, а з іншого боку, регіон (місцеві органи державної влади та управління) – гравець B , який може не тільки максимально сприяти розвитку залізничного транспорту на своїй території, а і навпаки, його стримувати.

В такій ситуації регіон (B) має три стратегії:

B_1 – відсутність будь-яких дій з боку регіону, спрямованих на підвищення ефективності функціонування залізниці, а, тим самим, стримування її розвитку;

B_2 – разова або часткова участь регіону у компенсації збитків від перевезення пасажирів у приміському сполученні та інших напрямках співробітництва;

B_3 – впорядкування взаємовідносин регіону із залізницею та фінансова підтримка згідно визначених напрямків взаємодії.

За умовними даними про збитки від приміських пасажирських перевезень та частку регіону в їх компенсації, (млн. грн.), розрахуємо виграші сторін взаємодії при різних стратегіях.

Будемо вважати, що розрахунки прибутку залізниці здійснюються в залежності від взаємодії з місцевими органами державного управління, зведено в наступну матрицю:

$$\begin{array}{cccc|c}
 & B_1 & B_2 & B_3 & \\
 A_1 & -16 & -12 & 16 & -16 \\
 A_2 & 22 & 26 & 35 & 22 \\
 \hline
 & 22 & 26 & 35 &
 \end{array} \quad (3.4)$$

Визначимо оптимальну стратегію кожного гравця в даній ситуації. Зрозуміло, що гравець A зупинить свій вибір на стратегії A_2 , при якій його мінімальний виграш є максимальним, $\max \min = 22$ млн. грн. Якщо гравець A (залізниця) підтримує цю стратегію, то йому гарантовано виграш, не менше 22 млн. грн. при будь-якій поведінці регіону.

Гравець B зупинить свій вибір на стратегії B_1 , при якій максимальний виграш гравця A мінімальний, $\min \max = 22$ млн. грн. Якщо гравець B притримується цієї стратегії (а він додержується саме її), то при будь-якій поведінці супротивника програє не більше 22 млн. грн.

У розглянутому випадку числові значення ($\max \min = \min \max = 22$ млн. грн.) співпали. Виділені стратегії є найбільш оптимальними для гравців A і B , тобто

$$\begin{aligned}
 A_2 &= \text{opt}, \\
 B_1 &= \text{opt}.
 \end{aligned}$$

Така ситуація спостерігається в сучасних умовах господарювання, коли відносини економічної взаємодії між зазначеними суб'єктами не отримали необхідного розвитку.

Слід відмітити, що ситуацію можна змінити і трактувати по-іншому. Якщо гравець A не буде притримуватися визначеної стратегії, а вибере іншу – A_1 , то це призведе до збільшення розміру тарифів на приміські пасажирські перевезення, зниження якості перевезень та конкурентоспроможності. Гравець B цього не може не помітити і теж змінить свою стратегію на B_2 чи B_3 .

Якщо гравець B змінить свою стратегію принаймні на B_2 , тоді і гравець A буде поліпшувати якість та збільшувати обсяги пасажирських перевезень. Враховуючи це, спробуємо змінити ситуацію так, що гравець B обирає стратегію B_3 , і для її оптимізації проаналізуємо інший варіант.

Як було показано раніше, залізничний транспорт в процесі взаємодії має дві стратегії: перевезення пасажирів регіону (A_1), перевезення вантажів регіону – (A_2). Враховуючи реальні умови фінансових обмежень, регіон в процесі прямої взаємодії (компенсація збитків від приміських пасажирських перевезень) може обирати такі стратегії:

$B_{3.1}$ – компенсувати за рахунок участі у фінансуванні будівництва об'єктів спільного користування;

$B_{3.2}$ – за рахунок надання прямих фінансових субсидій з місцевого бюджету;

$B_{3.3}$ – шляхом застосування податкових пільг, таких як зниження або звільнення від податку на землю та ін.

Припустимо, що виграші залізниці в результаті компенсації регіоном збитків від приміських пасажирських перевезень розподіляться наступним чином:

– оскільки регіональним органам управління вигідніше вкладати кошти в об'єкти спільного користування на

своїй території, то частина компенсації за рахунок збільшення інвестиційних можливостей залізниці буде найбільшою ($B_{3.1}$);

– пряме субсидування коштами займатиме середнє значення між двома стратегіями ($B_{3.2}$);

– компенсація за рахунок платежів, які впливають на фінансові результати залізниці, її виграти складатиме найменше значення ($B_{3.3}$).

Будемо вважати, що виграти залізниці по другій стратегії (A_2 – вантажні перевезення) теж будуть змінюватися від стратегії, прийнятої регіоном. Таким чином, матриця даної гри має наступний вигляд:

	$B_{3.1}$	$B_{3.2}$	$B_{3.3}$		
A_1	8	5	3	3	(3.5)
A_2	2	3	6	2	
	8	5	6		

Нижня ціна варіанту ігрової стратегії дорівнює 2, а верхня – 5. У даному випадку точка рівноваги відсутня, тому розв’язання гри необхідно шукати у мішаних стратегіях.

Обчислення середніх вигравів гравця A проводиться за умови, що гравець B вибирає лише «чисті» економічні стратегії, тобто тільки самого гравця. Враховуючи, що

$$\begin{array}{c|ccc}
 p & 8 & 5 & 3 \\
 \hline
 1-p & 2 & 3 & 6
 \end{array} , \tag{3.6}$$

отримаємо наступні рівняння для розрахунку середніх вигравів гравця A :

$$\begin{aligned}
 \text{(I): } \omega &= 8p + 2(1-p); \\
 \text{(II): } \omega &= 5p + 3(1-p); \\
 \text{(III): } \omega &= 3p + 6(1-p).
 \end{aligned}
 \tag{3.7}$$

У результаті перетворень, рівняння (3.7) приймуть наступний вигляд:

$$\begin{aligned}
 \text{(I): } \omega &= 6p + 2; \\
 \text{(II): } \omega &= 2p + 3; \\
 \text{(III): } \omega &= -3p + 6.
 \end{aligned}
 \tag{3.8}$$

На координатній площині (p, ω) за рівняннями (3.8) збудуємо три прямі (рис. 3.11, масштаб за осями різний) і знайдемо їх нижню обвідну.

Для розрахунку ціни гри і оптимальної мішаної стратегії необхідно визначити, на перетині яких прямих знаходиться найвища точка нижньої обвідної. У даному випадку найвища точка (О) нижньої обвідної (СДООЕ) знаходиться на пересіченні прямих (II) і (III), які задані рівняннями (3.8).

Розв'язуючи систему із рівнянь (II) і (III)

$$\begin{cases} \omega = 2p + 3, \\ \omega = -3p + 6, \end{cases}
 \tag{3.9}$$

$$2p + 3 = -3p + 6,
 \tag{3.10}$$

$$5p = 3,
 \tag{3.11}$$

$$\text{отримаємо } p^0 = \frac{3}{5}; \omega^0 = 2 \frac{3}{5} + 3 = \frac{21}{5}.
 \tag{3.12}$$

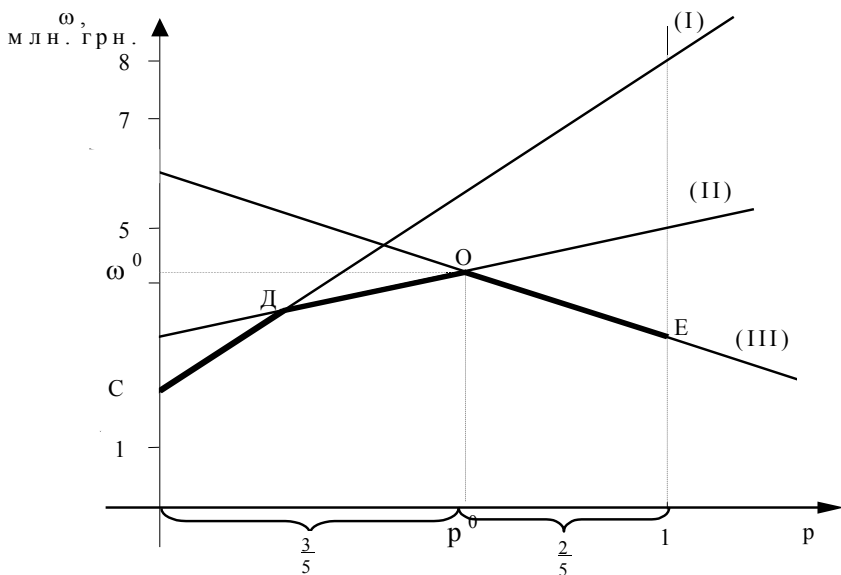


Рис. 3.11. Графік залежності ціни гри (v) від ймовірності (p) вибору стратегій

Тобто, ціна гри (v) та оптимальна мішана стратегія (P^0) гравця A відповідно дорівнюють:

$$v = \frac{21}{5}, \quad P^0 = \left\{ \frac{3}{5}, \frac{2}{5} \right\}. \quad (3.13)$$

Отже, для залізниці (гравець A) в заданій ситуації знайдено оптимальну мішану стратегію (60% – пасажирські перевезення і 40% – вантажні) та очікуваний кращий результат – отримання прибутку у розмірі не менше 4,2 млн. грн.

Знайдемо «повне» розв'язання гри, тобто оптимальну мішану стратегію регіону (гравець B), при цьому гравець A обирає лише «чисті» стратегії:

$$Q^0 = \{q_1^0, q_2^0, q_3^0\} \quad (3.14)$$

Будемо вважати, що $q_1^0 = 0$, $q_2^0 = q$, $q_3^0 = 1 - q$. Тим самим виділяємо з трьох стратегій гравця B стратегії $B_{3.2}$ і $B_{3.3}$, які відповідають прямим (II) і (III), що визначають найвищу точку (O) нижньої обвідної (СДОЕ).

Прирівнюємо будь-який з двох середніх вигравів гравця B , що відповідають запропонованій мішаній стратегії,

0	q	1-q	(3.15)
8	5	3	
2	3	6	

до ціни гри:

$$5q + 3(1-q) = \frac{21}{5}; \quad 3q + 6(1-q) = \frac{21}{5};$$

$$5q + 3 - 3q = \frac{21}{5}, \quad 3q + 6 - 6q = \frac{21}{5},$$

$$2q = \frac{21}{5} - 3, \quad -3q = \frac{21}{5} - 6,$$

$$2q = \frac{6}{5}, \quad -3q = -\frac{9}{5},$$

$$q^0 = \frac{3}{5}. \quad q^0 = \frac{3}{5}.$$

У обох випадках отримаємо $q^0 = \frac{3}{5}$.

Тобто, для регіону (гравець B) знайдено оптимальну мішану стратегію $Q^0 = \left\{0; \frac{3}{5}; \frac{2}{5}\right\}$.

Таким чином, «повне» розв'язання визначеної ситуації має такий вигляд:

$$v = \frac{21}{5}; \quad P^o = \left\{ \frac{3}{5}; \frac{2}{5} \right\}; \quad Q^o = \left\{ 0; \frac{3}{5}; \frac{2}{5} \right\}. \quad (3.16)$$

Звідси можна зробити висновок, що регіону (гравець B) для компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень стратегію $B_{3,1}$ можна не приймати, а компенсувати необхідно 60% прямими грошовими субсидіями ($B_{3,2}$), а 40% – за рахунок зниження або звільнення від податку на землю ($B_{3,3}$).

Отже, за допомогою економіко-математичної моделі матричної гри зацікавлена сторона процесу взаємодії в системі «залізниця – регіон» може оцінити розмір виграшу та визначити власну стратегію поведінки. Це має велике значення для удосконалення відносин між залізницями та регіонами, оскільки від вибору правил поведінки кожної сторони при вирішенні конфліктної ситуації залежить ефективність їхнього функціонування. Тому зростає практична цінність застосування методів математичного моделювання у розв'язанні соціально-економічних задач у різних галузях економіки регіону.

Використання теорії ігор дозволяє проводити дослідження взаємодії між суб'єктами та приймати економічно вигідні рішення, узгоджуючи суперечності, що виникають при зіткненні їхніх інтересів. Проте, визначення форм та пропорцій у взаєморозрахунках між залізницями та регіонами при компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень шляхом застосування апарату теорії ігор являє собою суто формальний підхід до вирішення даної проблеми.

РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ

4.1. Організаційно-економічний механізм взаємодії в системі «залізниця – регіон»

Удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіонами при здійсненні приміських пасажирських перевезень спрямовано на розвиток форм, методів співробітництва та створення нових організаційно-управлінських структур для забезпечення оптимального сполучення інтересів даних суб'єктів. Цей процес визначається системними складовими від похідних елементів до кінцевих результатів, і орієнтований на досягнення збалансованого та ефективного розвитку. Дієвий механізм регулювання взаємовідносин сторін співробітництва сприяє розширенню впливу регіонів на економіку залізничного транспорту і навпаки, забезпечує ключову роль взаємодії у вирішенні проблем стабілізації.

Удосконалення поведінки суб'єктів спрямовано на заміну ізольованого функціонування (галузевого відокремлення), характерного для попереднього періоду, на механізм взаємодії, який представляє собою своєрідний симбіоз залізниць з регіонами і надає адаптивні властивості визначеним суб'єктам.

Залізниці та регіони мають власні економічні інтереси та одночасно стоять перед складною проблемою розвитку взаємодії. Зважаючи на необхідність узгодження різнобічних інтересів сторін в умовах ринкових перетворень, потрібне чітке оформлення відносин, яке б не ліквідувало їх самостійності та не призводило до жорсткої структури

управління. Інший підхід до розвитку взаємовідносин на даному етапі може зіткнутися з позиціями залізниць, регіонів та держави.

Співробітництво за різними напрямками дозволить враховувати інтереси залізничного транспорту та регіонів при здійсненні приміських пасажирських перевезень, але необхідні дійові інструменти, які б об'єднували складові в єдину систему, спроможну здійснювати регіональну транспортну політику. Реалізація цих задач в умовах поглиблення взаємодії здійснюється шляхом чіткого визначення функцій та господарських прав сторін. Необхідна об'єднуюча основа взаємодії суб'єктів системи, оскільки без цього не може бути цілісності та завершеності процесу. Тому взаємовідносини між залізницями та регіонами оформлюються в структурно-функціональний каркас для забезпечення загальних умов як регіонального виробництва, так і оптимальної діяльності залізничного транспорту.

У процесі функціонування ринкових відносин для узгодження інтересів використовуються різного роду союзи, формуються спільні робочі групи, створюються багатосторонні консультативні органи по соціально-економічних питаннях, укладаються договори тощо. Отже, досягненню компромісів сприяє виробіток спільних дій на основі системи прямих зв'язків, висока ступінь інтеграції сторін, а також цілісність організаційної форми у сполученні з динамікою управління.

З метою впорядкування відносин між залізницями та регіонами важливим є укладання єдиного документу, який за допомогою встановлення конкретних прав і обов'язків сторін моделює весь процес взаємодії. Такий документ за всіма напрямками співробітництва встановлює чіткі регламенти, які визначають процедуру підготовки, узгодження, в тому числі вирішення розбіжностей, що виникають при затвердженні та доведенні до виконавців

управлінських рішень. Відправним пунктом є створення сприятливих умов для діяльності залізничної галузі та регіонів в сучасних умовах.

Неможлива організація взаємодії без зовнішньої регулюючої сили. Ефективна взаємодія припускає наявність двох сторін співробітництва та третьої зовнішньої сторони – держави. Перш, ніж партнери організують спільну діяльність, вони повинні чітко представляти умови партнерства. Держава створює необхідні умови для реалізації відносин взаємодії залізниць та регіонів. Соціально-економічна регіональна політика держави сприяє відпрацюванню загальних позицій залізниць та їх взаємодії з регіональними органами управління, законодавчому забезпеченню цього процесу.

Організаційно-економічний механізм взаємодії базується на принципі ефективного обміну ресурсами та забезпечує взаємозв'язок між формуванням попиту і реалізацією пропозиції на залізничні перевезення, визначає шляхи і засоби безпосередніх контактів залізниць та регіонів при здійсненні приміських пасажирських перевезень та їх фінансове забезпечення. Це необхідно для поліпшення координації при розв'язанні проблем співробітництва та територіальної організації залізнично-транспортного виробництва на основі постійного і організованого обміну між сторонами, формування взаємовигідних відносин.

Основною формою узгодження інтересів регіонів і залізничного транспорту є система регіональних контрактів, яка є складним, розгалуженим організаційно-економічним та адміністративно-правовим механізмом, який опосереднює відносини між контрагентами за різними напрямками і впливає на господарську діяльність залізниць і регіонів на договірній, податковій основі.

Система регіональних контрактів спрямована на впорядкування відносин між залізницями та регіонами у

сфері економічної діяльності; забезпечення максимальної визначеності, чіткості у взаємних правах і обов'язках сторін, а також встановлення реальної відповідальності за невиконання зобов'язань.

Регіональний контракт представляє собою сукупність нормативно-правових документів (угоди з місцевими органами влади та управління, а також іншими суб'єктами господарювання), які регламентують програмно-цільову взаємодію залізниць з регіонами за визначеними напрямками і відображають процес організації співробітництва, фінансування тощо. Цей документ організує систему зв'язків і орієнтує сторони на досягнення ефективного співробітництва (рис. 4.1).

Цей документ приймається на регіональному рівні і є обов'язковим для виконання на всіх етапах взаємодії, а також контролюється за допомогою заходів адміністративного та правового характеру. Регіональний контракт є правовою формою економічних відносин залізничного транспорту та регіонів; визначає умови взаємодії сторін, що його укладають. Контракт виступає засобом координації організаційно-економічної взаємодії та виконує функцію узгодження інтересів, яка впливає на зміст договору. У залежності від того, наскільки скоординовано вирішуються питання у взаємодії, залежить процес його спільного виконання.

Отже, регіональний контракт є головним інструментом узгодження інтересів сторін, який максимально конкретизує їх зобов'язання, включає норми відповідальності у випадку невиконання домовленостей. Така форма взаємодії є виправданою, оскільки договір стає головною рушійною силою будь-якої економічної системи. Така система розподіляє ресурси, як правило, шляхом прямого двохстороннього обміну, який регулюється умовами угоди між двома сторонами. У такому обміні кожна зі сторін на взаємовигідних умовах щось віддає іншій стороні [121].

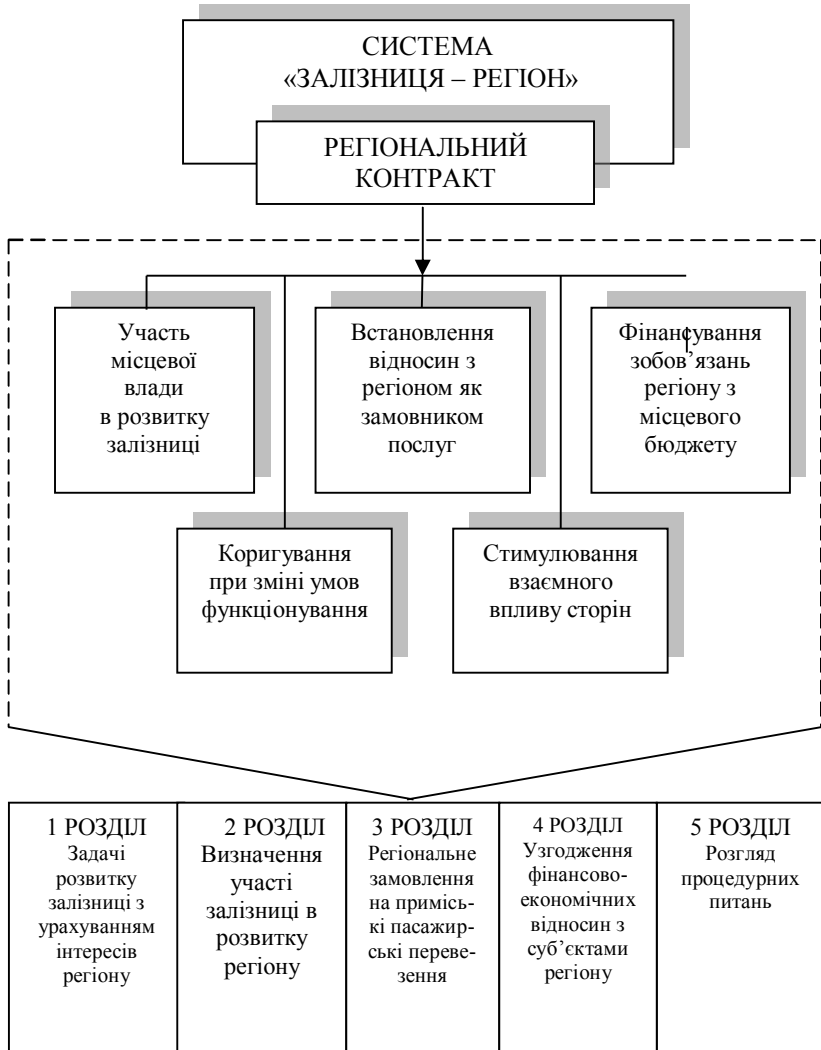


Рис. 4.1. Зміст і особливості регіонального контракту

Регіональний контракт передбачає:

- участь органів місцевого управління, підприємств і організацій регіонів у реалізації цілей розвитку залізничного транспорту;
- встановлення фінансово-економічних відносин з регіонами як замовниками залізничних послуг у приміському сполученні;
- фінансові зобов'язання місцевих органів управління підлягають включенню у витратну частину місцевого бюджету;
- порядок коригування контракту при зміні умов функціонування сторін;
- стимулювання діяльності залізничного транспорту та регіонів згідно з спрямуванням контракту, зберігаючи при цьому господарську самостійність сторін.

Головною складовою регіонального контракту є соціальне замовлення регіону на приміські пасажирські перевезення та пільговий проїзд пасажирів, яке гарантує економічну доступність залізничних послуг та задоволення першочергових потреб населення. Місцеві органи управління виступають головним замовником залізничних пасажирських послуг у приміському сполученні, а залізниця – виконавцем замовлення. Таким чином, залізниці в тісному зв'язку з регіональними органами управління приймають участь у вирішенні соціально-економічних питань розвитку конкретної території.

Соціальне замовлення на залізничні послуги по перевезенню пасажирів у приміському сполученні представляє собою основну частину контракту і має пріоритетний характер, оскільки його виконання забезпечує першочергові потреби населення регіонів.

Процес формування регіонального замовлення на приміські пасажирські перевезення дуже ретельний і тривкий, тому що його призначенням є забезпечення повної

компенсації регіонами збитків від приміських перевезень (рис. 4.2).

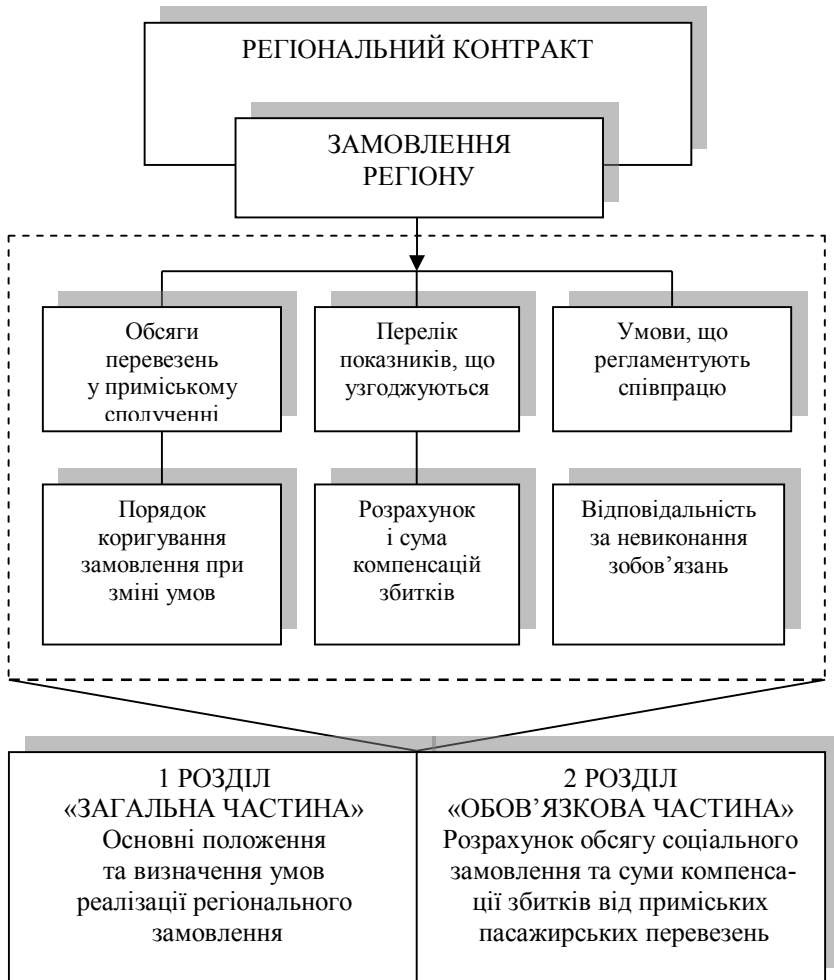


Рис. 4.2. Зміст регіонального замовлення на приміські залізничні перевезення

Тому на розмір соціального замовлення впливають експлуатаційні витрати залізниць, встановлена норма рентабельності пасажирських перевезень, чисельність пасажирів у приміському сполученні, кількість осіб, які користуються пільгами на проїзд тощо.

За своєю структурою регіональне замовлення має два розділи:

1) «загальна частина» – містить основні положення та визначення умов реалізації регіонального замовлення;

2) «обов'язкова частина» – включає розрахунок обсягу соціального замовлення та суми компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень, а також вимоги, які пред'являються регіону як замовнику і залізниці як постачальнику пасажирських послуг у приміському сполученні.

При видачі соціального замовлення на приміські пасажирські перевезення для обґрунтування суми компенсацій з місцевого бюджету розраховуються витрати, доходи та збитки від приміських перевезень пасажирів.

У зарубіжній літературі надається методика визначення розміру компенсації збитковості приміських перевезень, яка базується на встановленні нормативу фінансування в розрахунку на одну людину. Але ми вважаємо, що такий підхід можливий лише при компенсації збитків від пільгового проїзду у приміському сполученні.

Для визначення та обґрунтування суми компенсацій збитків від приміських перевезень необхідно використовувати більш конкретні розрахунки. При їх здійсненні виникають труднощі, пов'язані з невідповідністю адміністративно-територіального поділу країни та залізниць, внаслідок цього складно визначити витрати та доходи від перевезень в приміському сполученні окремого регіону. Тому необхідно за допомогою удосконалення схем інформаційних потоків та змін у статистичній звітності забезпечити про-

цес розподілу витрат і доходів залізниць за дирекціями та конкретними регіонами, і, як наслідок, визначення сум збитків для компенсації їх адміністраціями.

З цією метою на рівні залізниць:

- визначаються регіони, територією яких пролягає мережа, а також розподіляються за дирекціями обслуговування;

- класифікуються станції в межах кожного регіону;

- проводиться групування показників, які використовуються у калькуляційних розрахунках витрат по приміських перевезеннях пасажирів, на рівні дирекцій, та потім розподіляються за окремими регіонами; або визначаються підсумком за дільницями регіонів у відповідних параметрах, що відображають витрати;

- встановлюється постанційний облік пасажирів у приміському сполученні з урахуванням дальності проїзду.

З боку регіонів:

- визначаються залізниці та дирекції, які обслуговують їх територію, оскільки один регіон може обслуговуватися декількома залізницями;

- чисельність населення за даними обласного статуправління з розподілом за віком;

- чисельність населення, яке користується пільгами на проїзд у приміському сполученні (пенсіонери, учасники ліквідації аварії на Чорнобильській АЕС, студенти тощо);

- прогнозування демографічної ситуації в регіонах;

- визначення населених пунктів вздовж залізничної мережі та чисельності їх населення.

Враховуючи дані про доходи від перевезення пасажирів у приміському сполученні та витрати на їх здійснення в рамках окремого регіону, визначається сума збитків, до якої додається фінансування пільгового проїзду. Це складає основу замовлення регіонів на пасажирські переве-

ження у приміському сполученні. Регіональне замовлення на приміські пасажирські перевезення підписується двома сторонами, тому кожна сторона має можливість контролювати цей процес і відповідає за його виконання.

Таким чином, впровадження системи регіональних замовлень пов'язано з виконанням розрахунків за широким колом економічних та технічних параметрів, оскільки між сторонами узгоджуються основні показники:

- тарифи, які забезпечують рентабельні перевезення в приміському сполученні;
- норма прибутку залізниці;
- тарифи, які забезпечують економічну доступність пасажирських послуг у приміському сполученні;
- сума компенсацій збитків від перевезень;
- кількісні та якісні показники пасажирських залізничних послуг;
- термін і умови їх виконання.

Виплати по компенсації збитків від перевезень пасажирів у приміському сполученні з місцевого бюджету можуть здійснюватися поквартально, протягом 10 діб з дня надання відповідною дирекцією дороги даних за минулий квартал [126].

Значне місце в замовленні займає перелік умов, які регламентують весь порядок співпраці. При цьому чітко формулюються всі пункти домовленостей і норми відповідальності сторін за їх невиконання.

Таким чином, розвиток залізничного транспорту відбувається в умовах посилення впливу регіонів на процес відтворення. Повне компенсування збитків від приміських пасажирських перевезень створює для залізниць умови, які спонукають до економії та удосконалення транспортного виробництва.

У системі цілей регіони виділяються тим, що, переслідуючи соціально-економічну мету, забезпечують опти-

мальні умови відтворення на своїй території, також враховує специфічний регіональний інтерес, пов'язаний з підвищенням рівня життя населення. Регулювання всіх аспектів взаємодії повинно знаходитися в компетенції регіональних органів управління та відбуватися також в інтересах і під контролем даної території.

Регіони виступають в ролі споживачів та інвесторів і активно впливають на підвищення рівня транспортного обслуговування регіонів, а також забезпечують підтримку залізничної галузі на регіональному рівні. Це обумовлює врахування і регіонального підходу при формуванні положень регіонального контракту. Вирішення регіональних проблем розвитку залізничного транспорту спрямовується на вирівнювання економічних потенціалів різних районів і рівнів життя населення, пом'якшення регіональних відмінностей та створення умов для реалізації організаційно-економічного механізму взаємодії.

Роль регіонів при укладанні контракту (замовлення) проявляється у контролі за його організацією, фінансуваням і процесом виконання. Тому регіони виступають регулюючою силою, оскільки:

- фінансує соціальне замовлення;
- організує і здійснює контроль за його виконанням;
- сприяє розвитку господарської, виробничої, науково-технічної інтеграції;
- сприяє раціональному розміщенню залізничного транспорту в регіоні;
- стимулює розширення співробітництва.

Тому до господарських функцій регіонів відносяться заходи по формуванню вимог до залізниць:

- визначення розмірів витрат по замовленню і частки адміністративних витрат;

- характеристику методів управління залізницею, які використовуються для виконання замовлення;
- проведення контролю за якістю послуг та виконанням замовлення;
- економічну оцінку умов і тарифів за регіональним замовленням.

Таким чином, зміст регіонального контракту включає п'ять розділів:

1. Конкретні задачі економічного розвитку залізниці з урахуванням інтересів регіону;
2. Визначення ступеня участі залізниці в реалізації довгострокових планів розвитку регіону;
3. Регіональне замовлення на приміські пасажирські перевезення;
4. Система фінансово-економічних відносин залізниці з місцевими органами влади та управління, а також угод з підприємствами і організаціями регіону. Встановлення форм компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень;
5. Розгляд процедурних питань.

При розгляді проекту регіонального контракту аналізуються показники діяльності залізниці в регіоні та проблеми, які потребують першочергового вирішення за різними напрямками співробітництва, а також передбачається розгляд можливості їх вирішення через регіональний контракт. Підписується контракт представниками залізниці і обласної державної адміністрації не пізніше 1 листопада кожного року.

Виконання умов контракту є обов'язковим і передбачає повну рівноправність сторін, що виключає можливість зміни будь-яких статей в односторонньому порядку. Згідно контракту, споживач може подати на залізницю в суд у випадку, якщо отримує фізичну або моральну шкоду в процесі користування залізницею, враховуються питання

страхування на транспорті. У контракті відображається також оперативна інформація, яка базується на системі оціночних показників.

Організаційно-економічний механізм взаємодії, заснований на контрактній системі, примушує вступати у економічні відносини та постійно підтримувати їх, що забезпечує безперервність і надійність послуг, а також регулювання пропорцій залізнично-транспортного виробництва в регіонах. Безперервно постачаючи інформацією про зміни на регіональному транспортному ринку та виникнення нових умов функціонування, такий механізм здійснює вплив на всі елементи господарства регіону та залізничного транспорту.

Таким чином, організаційно-економічний механізм представляє собою цілісну систему заходів, що ґрунтується на нерозривній та взаємній обумовленості визначених суб'єктів і за своїм призначенням відображає відносини взаємного впливу, а це одна з головних характеристик взаємодії.

За допомогою контрактації вирішуються питання, які головним чином відображають специфіку виробничо-господарської діяльності залізниць в умовах конкретної території. Встановлення договірних відносин спрощує і полегшує досягнення необхідної відповідності в розвитку між суб'єктами взаємодії. При цьому можна внести корективи як в процес безпосереднього укладання угод, так і в установлення найбільш ефективних умов договірного зв'язку (рис. 4.3).

Процес укладання регіонального контракту передбачає створення узгоджувальної комісії з представників залізниці та регіону. При виникненні суперечностей розглядаються компромісні пропозиції та вносяться зміни та доповнення в контракт.



Рис. 4.3. Етапи спільної роботи суб'єктів при укладанні контракту

Від зазначених компонентів залежить характер взаємодії, дієвість і результативність всього механізму. Для досягнення ефективних результатів від взаємодії необхідна наявність перелічених елементів механізму, їх взаємного доповнення та взаємозв'язку:

1. Встановлення правил взаємодії за допомогою регіонального контракту;
2. Створення комплексу умов зацікавленості для здійснення цих правил;
3. Додержання порядку дисципліни взаємодії.

Фінансовий механізм регіонального замовлення побудований за принципом фінансової відповідальності та пов'язаний з виконанням умов, які містяться в контракті; їх порушення призводить до відповідальності. Підтримка залізничного транспорту з боку регіонів повинна мати не разовий, а системний характер; витрати на покриття збитків включаються у витратно-доходні статті місцевого бюджету.

Взаємодія суб'єктів має головним чином фінансово-економічний характер, регіональний вплив на залізниці здійснюється через місцеві бюджети, податкову систему, що активізує пошук найбільш ефективної моделі компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень.

Поряд з взаємними обов'язками сторін, що укладають регіональний контракт, містяться положення, які передбачають їх фінансування в межах, встановлених місцевим бюджетом. Це означає, що регіони на основі контрактів беруть на себе річні зобов'язання, оскільки фінансування в даному випадку надається виключно з урахуванням розмірів річних місцевих бюджетів. Слід зазначити, що в обґрунтованих випадках можна укладати і довгострокові угоди на тривалий термін.

Таким чином, при укладанні контрактів необхідно враховувати реальний фінансово-економічний стан

суб'єктів, що дозволить виконувати зобов'язання. Тому при визначенні розмірів коштів, які виділяються на фінансування заходів, передбачених регіональним контрактом, необхідно виходити з обсягу соціального замовлення на приміські пасажирські перевезення, а також враховувати можливості місцевого бюджету. Це гарантуватиме виконання зобов'язань з боку регіонів та дію принципу реальності контрактів.

При укладанні регіональних контрактів враховуються різні форми компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень. Тому регіонам надається право вибирати форми компенсації, обґрунтовуючи їх розрахунками; складною є проблема обліку відповідності форм компенсації сумам збитків.

Головна задача, яку передбачають регіональні контакти – стимулювати діяльність залізничного транспорту в регіонах і за рахунок повної компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень та інших напрямків співробітництва (рис. 4.4).

У зв'язку з цим, фінансування може відбуватися не тільки за рахунок бюджетних коштів, а також часткового фінансуватися з інших джерел. Тому фінансове забезпечення регіонального контракту (замовлення) включає, крім коштів регіонального бюджету, банківський капітал, ресурси фондів та підприємств регіону.

Таким чином, фінансування взаємодії залізниць з регіонами може відбуватися з різних джерел:

- за рахунок коштів місцевих бюджетів (на регіональний рівень спрямовуються кошти державного бюджету, пенсійного фонду тощо);
- кредити комерційних банків, які надаються залізницям під гарантію регіональних органів управління та влади;
- за рахунок спеціальних фондів;

- залучення до фінансування коштів регіональних підприємств, зацікавлених у співробітництві тощо.



Рис. 4.4. Джерела фінансування регіонального контракту

Джерела фінансування визначаються характером та положенням залізниці в регіоні, її впливом на процес регіонального виробництва.

Регіони досягають необхідного результату не тільки за рахунок коштів місцевих бюджетів, а стимулюючи і

створюючи пільгові умови для їх притоку з внутрішніх і зовнішніх джерел, зацікавлених підприємств. Тим самим досягається економія бюджетних коштів і створюються умови для поповнення бюджету за рахунок збільшення бази оподаткування, стимулювання притоку інвестицій під конкретні проекти, створюються умови для насичення місцевого транспортного ринку та вирішення соціально-економічних проблем.

Отже, організаційно-економічний механізм взаємодії, в силу його гнучкості, створює як залізницям, так і регіонам сприятливі можливості для активного взаємного впливу на ефективність господарювання. Саме це забезпечує узгодження інтересів залізничної галузі та регіонів за всім спектром питань економічного характеру, від природоохоронної діяльності до проблем соціальної політики тощо.

При впровадженні регіональних контрактів важливо змінити фінансові потоки на залізничному транспорті, щоб кошти, призначені для залізниць, які обслуговують регіон, не всі надходили в центр. Для ефективності необхідно вирішити питання про відміну централізації коштів, утворених за рахунок компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень регіонами [193].

Організаційно-методичним центром взаємодії є спеціальна служба відповідної залізниці, яка координує процес взаємодії та відповідає за його результати. Ця служба розробляє і укладає контракти з регіонами, відповідає за своєчасне і якісне їх виконання, визначає заходи попередження порушень домовленостей. У функції такого підрозділу входить також участь у переговорах з представниками обласних державних адміністрацій.

Таким чином, широке коло організаційно-економічних, фінансових, правових проблем вирішується спеціалізованим підрозділом на рівні дороги із застосуван-

ням різних способів оцінки спільної діяльності. З одного боку, цей підрозділ повинен виконувати функції організаційно-методичного центру по виконанню регіонального контракту, а з іншого боку – виступати органом, який безпосередньо забезпечує його реалізацію, включаючи також координацію роботи за всіма напрямками взаємодії та підготовку локальних нормативних актів, які регулюватимуть відносини усередині системи.

Організаційно-методичні центри по підготовці регіонального контракту і локальних нормативних актів, які регулюють відносини взаємодії, спрямовуються на консолідацію сторін співробітництва. Основними напрямками їх діяльності є не тільки розробка проектів регіональних контрактів, а і організація зустрічі з регіональними органами влади і управління та представлення економічних інтересів залізниць в регіонах.

Управлінська структура по організації взаємодії між залізницями та регіонами повинна створюватися на дорожньому рівні. Цьому сприяє також можливість концентрації фінансових потоків, розрахунків за податками та повноважне представництво сторін, що створює умови для управління процесом співробітництва з прийняттям обґрунтованих господарських рішень (рис. 4.5).

З удосконаленням організаційно-економічного механізму взаємодії постає проблема його співвідношення з ринковою системою економічних відносин, оскільки даний механізм іде в розріз із законами ринку, але відображає глибинні економічні процеси перехідного періоду.

Ринкові методів господарювання враховують різноманітні форми узгодження інтересів суб'єктів та їх гармонізації, тому цей процес супроводжується формуванням механізмів, які повинні в деяких випадках забезпечити раціональне сполучення методів регулювання з дією законів ринку.

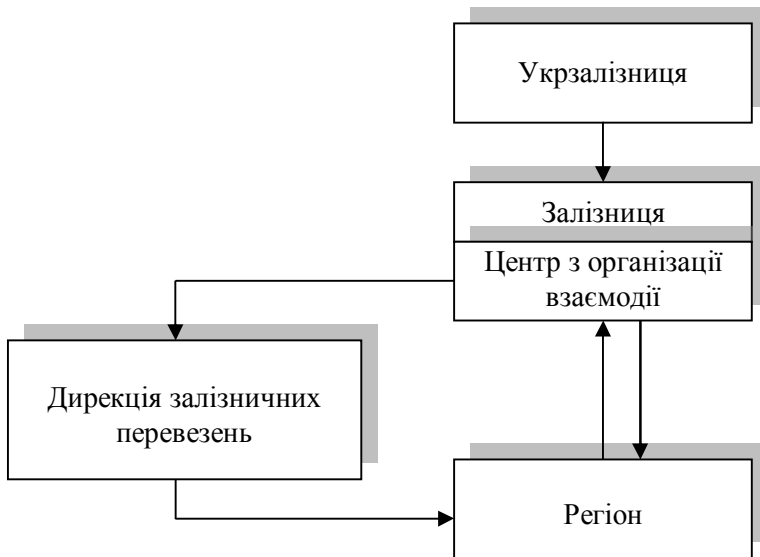


Рис. 4.5. Місце центру з організації взаємодії

Отже, теоретичне обґрунтування механізму взаємодії залізниць з регіонами обумовлено його своєрідністю та необхідністю включення до складу загальноекономічної системи ринкових відносин.

Незважаючи на те, що суб'єкти відрізняються один від одного за своїм складом і характеристиками, залізничний транспорт і регіони взаємопов'язані у відтворювальному процесі. Тому функціонування механізму взаємодії буде ефективним, якщо забезпечуватиметься рівновага між витратами сторін, попитом на залізничні послуги і їх пропозицією на ринках регіонів.

Механізм взаємодії з урахуванням рівноваги витрат базується на тому, що будь-яка домовленість супроводжується записом еквівалентної грошової суми і забезпечує врахування взаємних вимог. Це свідчить про складність і специфіку механізму взаємодії, який повинен вирішувати задачу збалансування витрат сторін співробітництва; обся-

гів попиту та пропозиції на залізничні перевезення. Існують два шляхи досягнення рівноваги у взаємодії: через виконання раніше розрахованих норм і показників, а також через дію закону попиту і пропозиції.

Забезпечення рівноваги між витратами залізничного транспорту та регіонів у взаємодії, досягається впровадженням процесу раціонування, зміст якого полягає в тому, що взаємними рішеннями залізниць і регіональних управлінь визначаються обсяги залізничних перевезень, виконання яких передбачає рівновагу пропозиції послуг залізничного транспорту зі споживанням в регіонах, а також витрат у ході співробітництва. На практиці виникають значні труднощі, оскільки такий підхід передбачає високу точність приведення механізму в рівновагу.

Передусім, визначається реальний обсяг попиту регіону на основі розрахунку потреби в залізничних перевезеннях та урахування реального споживання. Але виробництво і споживання залізничних послуг відрізняється складністю прогнозування, оскільки це індивідуальний попит, який характеризується високим ступенем невизначеності. Такі розрахунки охоплюють всі напрямки співробітництва і мають бути максимально достовірними.

Потужності залізничного транспорту повинні максимально відповідати потребам споживання, а діючі нормативні документи точно враховувати кількість послуг, які підлягають реалізації. У процесі функціонування механізму взаємодії забезпечується стикування обсягів залізничного виробництва і споживання в регіонах; визначається його структура та обсяги. Стає необхідним аналіз існуючих потреб, результати якого включаються в регіональний контракт, що регулює відносини залізниць з регіонами. Потенційні потреби можуть не відповідати реальному споживанню, тому в умовах раціонування компенсується споживання, укладене нормативним документом.

Існують різні способи встановлення обсягів споживання транспортних послуг. З цією метою здійснюється попереднє дослідження за заявками, тоді підраховується сукупний обсяг і визначаються реальні потреби.

При встановленні соціального замовлення на приміські пасажирські перевезення основною задачею стає визначення цих норм та суми компенсації збитків регіоном. Такі розрахунки охоплюють всі напрямки співробітництва, але слід враховувати, що споживання не залишається фіксованою величиною, а змінюється під впливом різних факторів.

У досягненні рівноваги між витратами сторін, а також виробництвом і споживанням залізничних послуг проявляється регулюючий ефект механізму взаємодії. Це означає, що всі витрати регіонів і залізничного транспорту в процесі співробітництва компенсовані, а пропозиція залізничних перевезень відповідає попиту. Таким чином, сума витрат за відповідними напрямками співробітництва з боку залізниць і регіонів повинна спрямовуватися до рівноваги.

4.2. Методичні основи оцінки соціально-економічної ефективності взаємодії залізничного транспорту з регіонами

Взаємодія залізничного транспорту з регіонами визначається загальними законами функціонування територіально-галузевих систем, які дозволяють сформулювати основні фактори подальшого розвитку, встановити якісні і кількісні показники оцінки та критерії ефективності. Співставлення фактичних значень показників з критеріями є основою для розробки конкретних напрямків та заходів удосконалення співробітництва; органічний зв'язок і взаємодія в системі «залізниця – регіон» обумовлюють єдність

методологічних підходів до її ефективного функціонування. Тому вибір форм і методів співробітництва необхідно здійснювати з урахуванням ефективності запропонованих заходів, а його оцінка складає органічну частину наукового обґрунтування, що забезпечує не тільки теоретичну, а і практичну цілісність системи.

Розвиток взаємодії залізниць з регіонами при здійсненні приміських пасажирських перевезень призводить і до соціальних змін; тому, поряд з економічними, необхідно враховувати і соціальні результати, що дозволить суттєво підвищити значення організаційно-правових інструментів співробітництва – основних важелів впливу на рівень використання всіх видів ресурсів.

Такий підхід забезпечує збалансованість витрат залізниць і регіонів у процесі взаємодії та послідовно спрямовує їх на досягнення високих кінцевих результатів. Крім того, оцінка соціально-економічної ефективності необхідна для врахування впливу взаємодії на розвиток економіки сторін; визначення найбільш ефективних напрямків співробітництва; оптимізації процесу взаємодії, а також послідовного втілення розроблених заходів (рис. 4.6).

У науковій літературі [11, 25, 33] надаються методичні основи визначення ефективності різних соціально-економічних процесів і систем, але їх застосування не може в повній мірі врахувати особливості процесу взаємодії залізниць з регіоном: специфічний характер оцінки ефективності співробітництва, а також різнобічність взаємовідносин в системі. Звідси виникає нагальна потреба в розробці спеціальних методів оцінки соціально-економічної ефективності взаємодії залізничного транспорту з регіонами.

Процес розвитку взаємодії суб'єктів системи базується на регулюванні змісту, характеру її організаційних форм, передбачає аналіз і вибір найбільш ефективного варіанту.

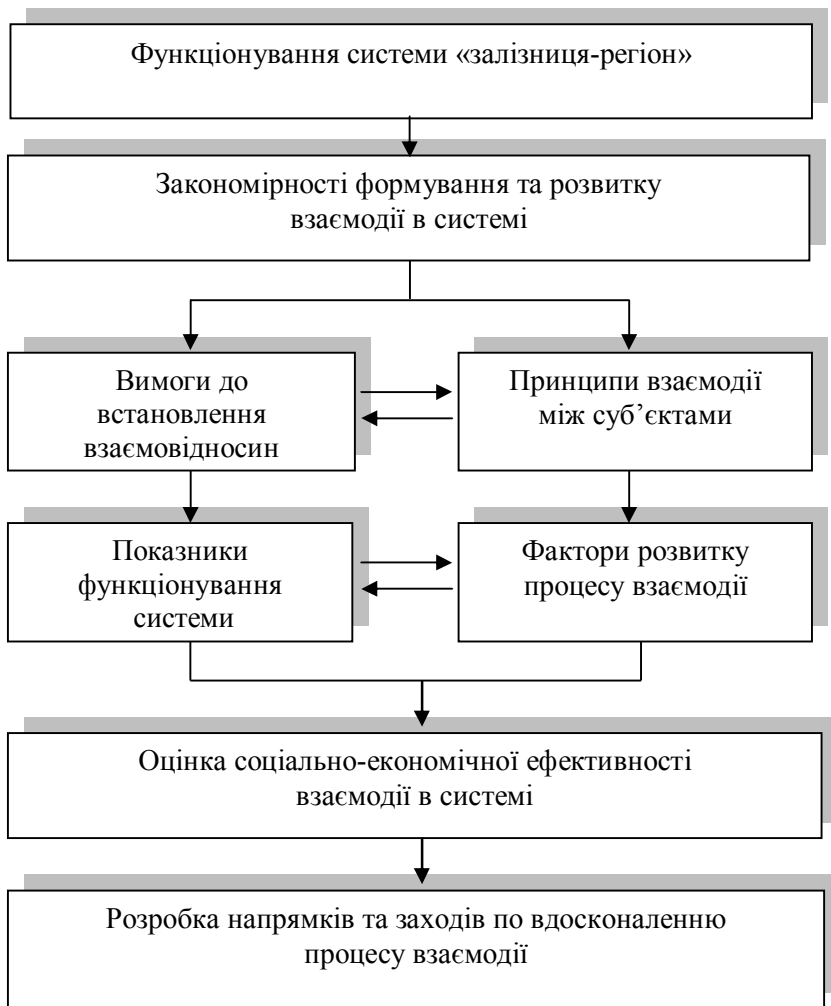


Рис. 4.6. Методичні засади оцінки соціально-економічної ефективності процесу взаємодії в системі «залізниця – регіон»

Тому при оцінці соціально-економічної ефективності взаємодії важливо визначити кількісні та якісні критерії.

У даному випадку, критерії ефективності – це ознаки, за якими виділяються найбільш ефективні варіанти співробітництва і які повинні відповідати таким вимогам:

- враховувати головні сторони діяльності як залізничного транспорту, так і регіонів у процесі взаємодії;
- чутливо реагувати на зміни, які відбуваються на залізничному транспорті і в економіках регіонів.

Проблема критеріїв (міри ефективності) взаємодії полягає у визначенні параметрів, які вимірюються, оскільки від цього залежить і об'єктивність оцінки. Критерії повинні характеризувати оптимальний стан взаємодії, а також виражати інтенсивність, тісноту, спрямованість зв'язків, що формуються між залізницями та регіонами при наданні приміських пасажирських перевезень. При визначенні соціально-економічної ефективності взаємодії необхідно використовувати критерії, які враховують господарські, виробничі, організаційно-економічні та інші аспекти. Конкретний прояв ефективності взаємодії обумовлений не тільки змістом і специфікою заходів, а і об'єктом впливу; тому слід розрізняти, на певному рівні, критерії як для залізниць, так і для регіонів.

Таким чином, оцінити соціально-економічну ефективність можливо тільки за допомогою системи критеріїв, яка відображає результати удосконалення даного механізму і включає формалізацію всіх показників, які характеризують взаємодію. У зв'язку з цим, структура визначення критеріїв соціально-економічної ефективності передбачає:

- розрахунок загального критерію соціально-економічної ефективності взаємодії залізниць з регіонами;
- визначення спеціальних критеріїв ефективності за окремими напрямками співробітництва;

- розрахунок додаткових критеріїв для оцінки процесу організації взаємодії (рис. 4.7).

Для розкриття особливостей застосування системи критеріїв необхідно розглянути характеристику кожного етапу окремо.

Визначення загального критерію.

Реалізація організаційно-економічного механізму взаємодії неможлива без виробітку та прийняття єдиного загального критерію ефективності, який відображає досягнутий сукупний результат співробітництва.

Оскільки цей етап пов'язаний з визначенням складових сукупної ефективності, то його можна розподілити на дві частини:

перша – визначення витрат і доходів суб'єктів в результаті їх співробітництва;

друга – розрахунок критерію ефективності взаємодії.

Досягнення певного ефекту вимагає витрат за напрямками співробітництва як з боку залізниць ($\sum_{i=1}^n B_{zi}$),

так і регіонів ($\sum_{i=1}^n B_{pi}$). Функціонування системи «залізниця – регіон» призводить до концентрації фінансових і матеріальних потоків, які утворюють витрати, пов'язані з необхідністю виділення грошових коштів на вирішення спільних проблем взаємодії, згідно регіонального контракту та замовлення на приміські пасажирські перевезення.

Крім зазначених, здійснюються спільні витрати на організацію та управління процесом взаємодії ($B_{упр}$), які викликані визначеним рівнем організації співробітництва.

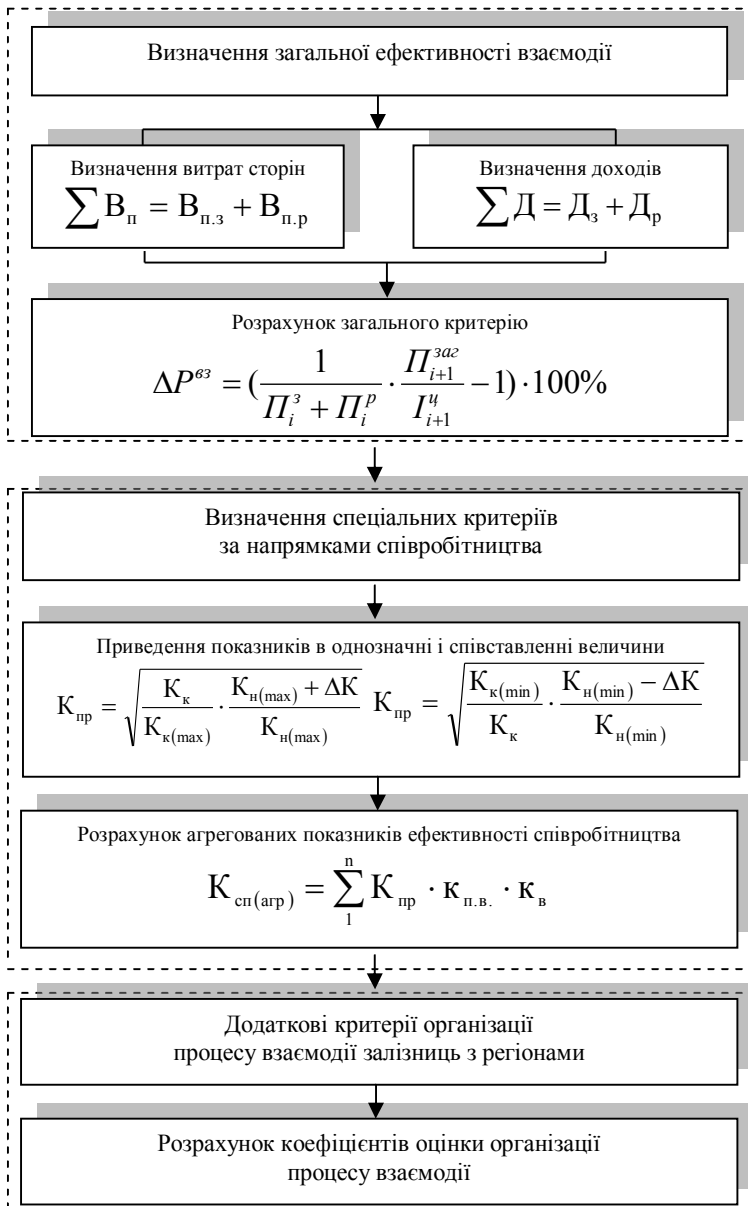


Рис. 4.7. Етапи оцінки соціально-економічної ефективності процесу взаємодії залізниць з регіонами

Організаційні витрати в процесі взаємодії пов'язані з інформаційним потоком (збір і обробка інформації, її аналіз, дослідження і прогнозування), визначенням оптимальних параметрів співробітництва, документальним його оформленням (розробка та укладання регіональних контрактів), контролем та здійсненням фінансових розрахунків. Таким чином, повні витрати в процесі взаємодії залізничного транспорту з регіонами можна представити наступним рівнянням:

$$\sum B_{\Pi} = \sum_{i=1}^n B_{zi} + \sum_{i=1}^n B_{pi} + B_{o-y}, \quad (4.1)$$

де B_{zi} – витрати залізниці за i -м напрямком співробітництва;

B_{pi} – витрати регіону за i -м напрямком співробітництва;

B_{o-y} – організаційно-управлінські витрати, тобто спільні витрати сторін на організацію і управління процесом взаємодії;

n – кількість напрямків процесу співробітництва.

Для визначення ефекту від взаємодії суб'єктів – залізниць і регіонів, необхідно розподілити між ними спільні витрати на організацію та управління; можливі два варіанти розподілу:

- перший – пропорційно кількості учасників співробітництва;
- другий – з врахуванням питомої ваги витрат кожної з сторін.

Аналіз варіантів розподілу витрат показує, що другий – найбільш прийнятний, оскільки із збільшенням частки регіональних ресурсів у взаємодії буде зростати і мож-

ливість територіальних органів влади та управління впливати на розвиток цього процесу. Тоді базовими для розподілу є основні витрати ($\sum_{i=1}^n B_{o,i}$), які знаходяться за формулою:

$$\sum_{i=1}^n B_{o,i} = \sum_{i=1}^n B_{z_i} + \sum_{i=1}^n B_{p_i}. \quad (4.2)$$

Визначимо окрему частку кожного суб'єкту в основних витратах, і у відповідності з нею, розподілимо організаційно-управлінські витрати:

$$\sum B_{o-y} = \frac{\sum_{i=1}^n B_{z_i}}{\sum_{i=1}^n B_{o,i}} B_{o-y} + \frac{\sum_{i=1}^n B_{p_i}}{\sum_{i=1}^n B_{o,i}} B_{o-y}. \quad (4.3)$$

Визначимо:

$$\frac{\sum_{i=1}^n B_{z_i}}{\sum_{i=1}^n B_{o,i}} = K_z, \quad \frac{\sum_{i=1}^n B_{p_i}}{\sum_{i=1}^n B_{o,i}} = K_p, \quad (4.4)$$

де K_z і K_p – коефіцієнти розподілу відповідно залізниці і регіону, для яких виконується умова:

$$K_z + K_p = 1. \quad (4.5)$$

Коефіцієнти розподілу, які по своїй суті визначають частину витрат суб'єктів на організацію та управління процесом взаємодії від загальної їх суми; організаційно-управлінські витрати застосовуються для розрахунку повних витрат сторін співробітництва. Коефіцієнти врахову-

ють значимість взаємовідносин між залізницями та регіонами, а також взаємний вплив сторін при оцінці ефективності, оскільки при збільшенні коефіцієнта зростає загальний обсяг витрат суб'єкту. З урахуванням цього, формула (4.3) матиме наступний вигляд:

$$B_{o-y} = \kappa_3 B_{o-y} + \kappa_p B_{o-y}. \quad (4.6)$$

$$\left. \begin{array}{l} \text{Визначимо} \\ K_3 B_{o-y} = \Delta B_{o-y,3} \\ K_p B_{o-y} = \Delta B_{o-y,p} \end{array} \right\}, \quad (4.7)$$

де $\Delta B_{o-y,3}$ – організаційно-управлінські витрати залізниці в процесі взаємодії;

$\Delta B_{o-y,p}$ – організаційно-управлінські витрати регіону в процесі взаємодії.

Тоді повні витрати сторін співробітництва будуть:
для залізниці

$$B_{п.з} = \sum_{i=1}^n B_{zi} + \Delta B_{o-y,3}, \quad (4.8)$$

для регіону

$$B_{п.р} = \sum_{i=1}^n B_{pi} + \Delta B_{o-y,p}. \quad (4.9)$$

Задача організації процесу взаємодії полягає в тому, щоб привести витрати або найбільш суттєву для конкретного випадку їх частину до мінімального (заданого) значення. Якщо в системі «залізниця – регіон» в результаті співробітництва не досягаються оптимальні умови функціонування, то витрати взаємодії можуть невиправдано збільшитися, а ефективність – знизитися.

Оптимальний рівень окремих складових повних витрат досягається тільки при дослідженні всіх можливих витрат ієрархічної структури залізничного транспорту, які

виникають за різними напрямками в процесі співробітництва (рис. 4.8).

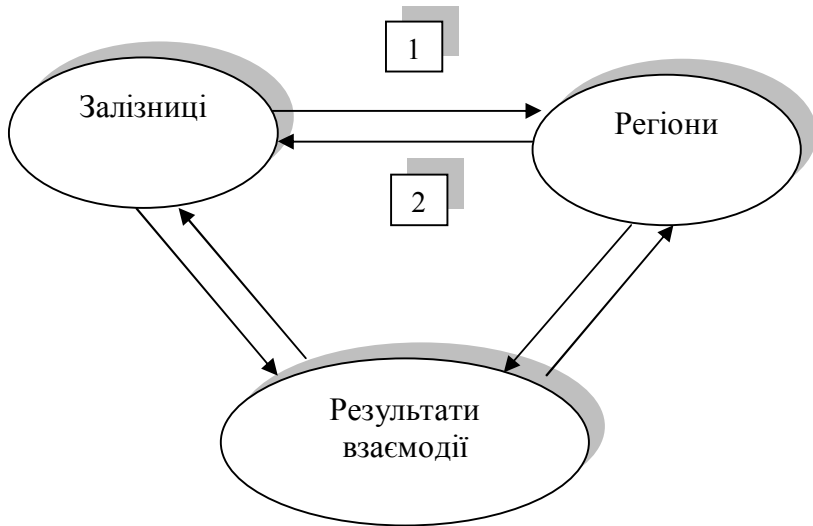


Рис. 4.8. Вплив результатів процесу взаємодії на діяльність сторін

*1 – витрати залізниць у процесі взаємодії;
2 – витрати регіонів у процесі взаємодії.*

Мінімальні витрати досягаються не при мінімізації кожної складової, а при їх комплексному розгляді. Економія на організаційно-управлінських заходах може призвести до зростання основних витрат суб'єктів взаємодії. Тому витрати на такі заходи тісно пов'язані з витратами безпосереднього процесу співробітництва.

Основна складність при визначенні витрат як критерію мінімізації полягає в тому, що може існувати ряд

конфліктів між суб'єктами взаємодії, які пов'язані з фінансовими інтересами.

Так, з метою компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень витрати залізниць в межах окремої території визначаються за калькуляційними розрахунками дирекцій доріг, які її обслуговують. За рекомендаціями по визначенню витрат на залізничному транспорті визначаються загальні збитки, які потім необхідно розподілити по територіях згідно прийнятому критерію.

З метою підвищення ролі взаємодії і акумуляції регіональних коштів на рівні залізниць необхідно змінити схему фінансових потоків з подальшим їх використанням для розвитку залізничного транспорту в регіонах [193]. В цілому, ефективність в системі «залізниця – регіон» залежить як від витрат, так і доходів, які виникають в результаті її функціонування. Тому вирішення задачі мінімізації повних витрат є необхідною, але недостатньою умовою для визначення ефективності процесу взаємодії. Крім того, потрібно прийняти заходи по збільшенню доходів в системі «залізниця – регіон».

У методологічному відношенні поняття «доходи від взаємодії» є найбільш складним, оскільки важко виділити, яку частину доходів вважати результатом співробітництва. У зв'язку з цим, для визначення доходів сторін співробітництва розглянемо, які переваги отримує кожний суб'єкт в процесі взаємодії.

З економічної точки зору, розвиток взаємодії вплине, в першу чергу, на результат господарської діяльності залізниць, оскільки регіональна підтримка дозволить підвищити ефективність використання трудових, матеріальних та фінансових ресурсів і надасть можливість оперативно реагувати на зміни кон'юнктури транспортного ринку, диверсифікувати господарську діяльність, забезпечити стійку та ефективну роботу.

Вплив регіонів можна розглядати з двох позицій – перерозподілу вже створеної вартості і забезпечення сприятливих умов для виробництва нової.

Переваги першої позиції здійснюються за рахунок перерозподілу грошових коштів через місцевий бюджет; реалізуються також через систему регіональних замовлень на приміські пасажирські перевезення, які забезпечують більш ефективне функціонування транспортного ринку, оскільки регіональні органи управління здійснюють їх фінансування.

Важливу роль у взаємодії відіграють переваги другої позиції – практика забезпечення доступу залізниць на регіональні ринки для пріоритетного використання, податкові пільги, політика прискореної амортизації та т. ін. Це пов'язано з доступом до отримання інформації і вигідним розрахунком тарифів на електроенергію, які отримують залізниці, працюючи головним чином на регіональний ринок. Володіючи, з одного боку, фінансовими ресурсами і механізмом для їх перерозподілу, а з іншого, – контролюючи доступ до ресурсів і інформації, регіон забезпечує умови реалізації значної частини залізничних послуг і чинить подвійний вплив на процеси відтворення в галузі.

Серед переваг, які отримують залізниці, все більшого значення набуває право користування регіональною інформацією. Таке право повинно надаватися на основі того, що укладаючи контракт і розміщуючи замовлення на залізничні перевезення, регіони гарантують особливі переваги у передачі і використанні інформації та користуванні всіма її результатами. Таким чином, регіони стають організаторами, гарантами та постачальниками економічної інформації, яку використовують залізниці. Повнота інформаційного забезпечення взаємодії та гарантування його надійності є важливою умовою ефективного економічного процесу.

Регулюючи умови надання залізничних послуг, регіони володіють міцним важелем впливу на відносини конкуренції через організаційно-економічний механізм взаємодії, оскільки залізницям, в силу особливостей, складно конкурувати з іншими видами транспорту. Цей механізм спрямований на досягнення певних переваг для залізниць, а також отримання додаткових фінансових коштів і покращення позицій на транспортному ринку регіонів. Тому при розгляді впливу взаємодії на положення залізниць в регіонах необхідно враховувати процеси конкуренції.

Конкурентне середовище служить стимулом для нарощування ефективності господарської діяльності суб'єктами регіонів, тому що єдиним засобом отримання прибутку є залучення споживачів якістю, повним і дешевим задоволенням їх потреб. Система регіональних контрактів якісно перетворює процес конкуренції на регіональному транспортному ринку, доповнюючи його новими елементами. Поглиблення взаємодії не усуває конкуренцію, а ускладнює її механізм, залишаючи ймовірність регіональної підтримки залізничної галузі.

Таким чином, поглиблення співробітництва відображається на розвитку виробничих зв'язків, збільшенні обсягів перевезень в регіонах і, в кінцевому рахунку, на доходах. Доходи залізниць від взаємодії визначаються загальним зведенням надходжень по станціях, згрупованих в межах регіонів, і залежать від прогнозного обсягу перевезень і тарифів, які покладені в основу прогнозу. Суму надходжень необхідно коригувати, оскільки пасажирів (вантажі) слідує по дільницях одного або декількох регіонів. Доходи в рамках дирекцій (залізниць), що обслуговують декілька регіонів, розподіляються пропорційно обсягам перевезень по окремому регіону. До доходів залізниць відносяться також прямі витрати регіонів у вигляді дотацій на приміські пасажирські перевезення.

Своєрідність стратегії взаємодії полягає в тому, що вигоди, які отримують сторони в результаті безпосередньої співпраці, призначені служити суспільним інтересам і мають соціально-економічні наслідки. Такий варіант отримання переваг не вичерпує стратегії взаємодії.

Основою багатоаспектного впливу залізничного транспорту на розвиток економіки регіону є також зниження витрат і втрат в інших галузях і сферах регіональної економіки, пов'язаних з недостатнім рівнем розвитку транспортної інфраструктури, підвищення продуктивності всього господарського комплексу регіону. Розвинута і раціонально організована залізнична мережа є суттєвим фактором забезпечення динамічної стійкості регіональних господарських систем і досягнення ринкової ефективності. При недостатньому розвитку залізнично-транспортної системи досягнення ринкового ефекту потребує набагато більших витрат, ніж в умовах збалансованого розвитку виробничої інфраструктури регіонів.

Таким чином, підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту забезпечує мобільність елементів регіональної економіки, сприяє економії виробничих факторів, розвитку зв'язків з освоєнням нових ринків та підвищенню економічної активності. Доходи регіонів виражаються в отриманні додаткових надходжень в місцевий бюджет за рахунок збільшення обсягів транспортного виробництва і розширення бази оподаткування, оскільки зростатиме кількість платників місцевих податків і зборів.

Як зазначалось, розвиток взаємодії має не тільки економічні, а і соціальні наслідки. Але у комплексі доходів регіонів неможливо чітко виділити соціальні результати, тим більше, що їх важко безпосередньо оцінити. Тому для врахування цього збільшимо дохід регіону на величину

($\Delta D_{\text{соц}}$), яка пропорційна частині витрат на регіональне замовлення в загальній їх сумі.

Тоді загальний дохід від спільного співробітництва залізниці та регіону буде:

$$D = D_z + D_p,$$

де D_z – дохід залізниці в результаті взаємодії;

D_p – загальний дохід регіону в результаті взаємодії:

$$D_p = D_{\text{ек}} + D_{\text{соц}}, \quad (4.11)$$

де $D_{\text{ек}}$ – дохід регіону, отриманий за рахунок економічних наслідків взаємодії;

$\Delta D_{\text{соц}}$ – додатковий дохід, отриманий в результаті впливу соціальних факторів взаємодії.

Розглянувши складові витрат і доходів, визначимо соціально-економічний ефект. Загалом «ефект» проявляється у впливі процесу взаємодії на розвиток сторін співробітництва. При розрахунку загального критерію соціально-економічної ефективності в системі «залізниця – регіон» враховується «синергічний ефект» взаємодії, тому:

$$E_z + E_p \leq E_c, \quad (4.12)$$

де E_z і E_p – локальні ефекти в результаті самостійного функціонування залізниці та регіону;

E_c – «синергічний ефект» від їх взаємодії.

Під «синергічним» ефектом взаємодії розуміється ефект, отриманий в результаті комбінованого впливу суб'єктів господарювання, величина якого характеризується тим, що перевищує ефект кожного суб'єкта, діючого окремо.

Перетворимо нерівність (4.12) за рахунок перенесення E_c до лівої частини, тоді отримаємо:

$$E_c - (E_z + E_p) \geq 0. \quad (4.13)$$

Визначимо

$$E_c - (E_z + E_p) = \Delta E_{B3}, \quad (4.14)$$

де знак величини ΔE_{B3} характеризує наявність ($\Delta E_{B3} > 0$), або відсутність ($\Delta E_{B3} \leq 0$) синергічного ефекту, а величина $\Delta E_{B3} > 0$ відображає стійкість процесу взаємодії залізниці з регіоном; чим більше буде це значення, тим швидше відбуватиметься процес співробітництва. Тому при деякій заданій величині $Z > 0$ і $\Delta E_{B3} \geq Z$ взаємодію можна вважати стійкою.

У випадку

$$0 < \Delta E_{B3} \leq Z, \quad (4.15)$$

взаємодія в системі «залізниця – регіон» вважається періодичною і нестійкою, а при $\Delta E_{B3} \leq 0$ співробітництво визначається як недоцільне.

Аналіз рівняння (4.14) показує, що величину загального ефекту взаємодії ΔE_{B3} визначають дві головні складові:

$$\Delta E_{B3} = \Delta E_z + \Delta E_p, \quad (4.16)$$

де ΔE_z і ΔE_p – ефект взаємодії залізниці і регіону відповідно, який виникає в системі «залізниця – регіон» за рахунок співробітництва між її елементами (суб'єктами); характеризується специфічними способами перерозподілу ресурсів між суб'єктами співробітництва.

Величину ефекту взаємодії можна деталізувати з урахуванням доходів і витрат, які виникають в процесі функціонування системи:

для залізниць

$$\Delta E_z = D_z - B_{n.z}; \quad (4.17)$$

для регіонів

$$\Delta E_p = D_p - B_{n.p}. \quad (4.18)$$

Звідси можна зробити висновок, що мотивація до розвитку організаційно-економічної взаємодії між суб'єктами системи визначається для залізниць нерівністю $\Delta E_z \geq 0$, а для регіонів – $\Delta E_p \geq 0$. Якщо нерівності виконуються, то спостерігаються необхідні умови для узгодження економічних інтересів залізниць і регіонів, а також їх взаємне прагнення до співробітництва.

Достатня умова для забезпечення організаційно-економічної взаємодії залізниць з регіонами може бути записана у такому вигляді:

$$\begin{cases} D_z \geq B_{n.z}, \\ D_p \geq B_{n.p}. \end{cases} \quad (4.19)$$

При цьому стійкий характер економічної взаємодії залізниць з регіонами визначається нерівністю:

$$(D_z + D_p) - (B_{n.z} + B_{n.p}) \geq \Pi_{\text{заг}}, \quad (4.20)$$

де $\Pi_{\text{заг}}$ – загальний «прибуток».

Нерівність (4.20) інтерпретується як необхідна умова для розвитку організаційно-економічної взаємодії, компенсації витрат за рахунок доходів, що утворюються при функціонуванні системи «залізниця – регіон». Вибір значення $\Pi_{\text{заг}} > 0$, здійснюється з урахуванням відносної

величини ефекту від співробітництва. Величина $\Pi_{\text{заг}}$ може бути задана, виходячи з умови збільшення загальної «рентабельності» взаємодії в системі.

Тоді приріст «рентабельності», який очікується в результаті взаємодії, складає:

$$\Delta P^{вз} = \left(\frac{1}{\Pi_i^3 + \Pi_i^p} \cdot \frac{\Pi_{i+1}^{заг}}{I_{i+1}^4} - 1 \right) \cdot 100\%, \quad (4.21)$$

де Π_i^3 і Π_i^p – відповідно локальний прибуток залізниці та доходи місцевого бюджету від функціонування залізниці на території регіону, до впровадження системи контрактів;

I_{i+1}^4 – індекс цін на товари та послуги в регіоні.

Таким чином, показник приросту рентабельності може бути використаний в якості загального критерію соціально-економічної ефективності взаємодії в системі «залізниця – регіон».

Загальний критерій соціально-економічної ефективності – внутрішня характеристика системи «залізниця – регіон». Структура цього критерію свідчить, що основні фактори, які впливають на його значення, починаються з виробничої діяльності залізничного транспорту і бюджетного процесу на рівні регіону, а також в значній мірі залежать від точності прогнозування і потенціальних можливостей співробітництва. На основі такого співробітництва приймаються принципові рішення про державну, галузеву, регіональну вигідність реалізації організаційно-економічного механізму взаємодії.

Значення загального критерію соціально-економічної ефективності, його оптимальність, залежать від точності виявлення зв'язків взаємодії і параметрів їх взаємних впливів. Цей показник дозволяє зробити висно-

вок про стабілізацію та покращення положення залізничного транспорту в умовах ринкового середовища, оскільки розвиток взаємодії надасть можливість організувати діяльність залізниць згідно з вимогами споживачів в регіонах.

Розрахунок спеціальних критеріїв.

Взаємодія між залізницями та регіонами розглядається як сукупність зв'язків і відносин, які характеризуються визначеними параметрами. Задача полягає у виявленні ефективності окремих напрямків співробітництва, тому застосування загального критерію передбачає використання і інших. Щоб розмежувати критерії ефективності, які характеризують сукупний результат взаємодії і ті, за якими можна оцінити дієвість конкретних напрямків, останні визначимо як спеціальні критерії. За допомогою їх оцінюється ефективність напрямків та приймається рішення про вдосконалення взаємодії. Згідно з вищезазначеним, такими критеріями є:

- покращення виробничо-господарської діяльності;
- укріплення виробничо-технологічного потенціалу сторін;
- збільшення регіонального споживання залізничних послуг;
- покращення соціального стану;
- розширення інформаційного обміну;
- поліпшення екологічного стану;
- розвиток взаємодії з регіональними митними службами;
- підвищення безпеки руху та правопорядку.

Розрахувати спеціальні критерії за аналогією попереднього не являється можливим, оскільки визначені доходи в результаті взаємодії складно розподілити за напрямками. Слід зазначити також, що вартісна оцінка важлива, але не достатня, тим більше, що реалізація процесу взаємодії може призвести до наслідків, які виразити у вартіс-

них показниках не завжди коректно. Тому рішення про вигідність і ефективність напрямку взаємодії приймається на основі оцінки сукупності показників, які відповідають вимогам додержання інтересів залізниць і регіонів, досягненню високих виробничих і експлуатаційних показників.

У зв'язку з цим, рекомендується ввести принципово нову систему спеціальних критеріїв ефективності за напрямками взаємодії, розрахунок яких доповнюється визначенням набору показників, що на них впливають і розкривають міру, єдність кількісних і якісних характеристик. Показники розрізняються в залежності від напрямку взаємодії, а також рівня впливу на об'єкт, разом з тим, можна виділити серед них ті, що заслуговують першочергової уваги. Необхідно визначити такі показники, які б характеризували стан суб'єктів до і після спільного вирішення проблем і відображали ефект взаємодії.

Після вибору спеціальних критеріїв ефективності, необхідно визначити питання про їх кількісну і якісну оцінку. На наш погляд, при оцінці ефективності окремих напрямків слід використовувати наступне рівняння:

$$E_{cn} = \frac{K_k - K_n}{K}, \quad (4.22)$$

де K_n, K_k – кількісне значення показника до і після впровадження системи регіональних контрактів;

K – кількісне значення показника, яке відповідає цільовій установці.

Таким чином, для розрахунку системи спеціальних критеріїв ефективності необхідно сформулювати за кожним з них склад показників, які характерні для обох сторін взаємодії і тих, які характерні для однієї з них. Визначимо спеціальні критерії, які необхідно використовувати для оцінки ефективності окремих напрямків співробітництва.

1. «Покращення виробничо-господарської діяльності» розкривається набором наступних показників: продуктивність праці; трудомісткість; собівартість; фондвіддача; енергоємність; розмір експлуатаційних витрат; якість перевезень; обсяги регіонального транспортного виробництва; частка транспортних витрат в ціні продукції регіональних підприємств тощо.

2. «Укріплення виробничо-технологічного потенціалу сторін» характеризується такими показниками, як кількість рухомого складу; ступінь оновлення рухомого складу; рівень електрифікації залізничної мережі регіону; провізна та пропускна спроможність залізниці; швидкість руху; ступінь інвестиційної привабливості тощо.

3. «Збільшення регіонального споживання залізничних послуг» включає наступні показники: питома вага залізничного транспорту на ринку транспортних послуг регіону; ступінь перерозподілу транспортних потоків; ступінь конкурентноздатності залізниці; коефіцієнт перевезення вантажів регіону; ступінь задоволення потреб регіону в залізничних послугах; ступінь задоволення споживачів регіону асортиментом і якістю залізничних послуг тощо.

4. «Покращення соціального стану» розкривається наступними показниками: ступінь соціальної захищеності населення; рівень безробіття; кількість створених робочих місць; ступінь розвитку соціальної інфраструктури; рівень доступності тарифів на пасажирські перевезення в приміському сполученні; тривалість фонду вільного часу і структура його використання; фізіологічний та психологічний рівень комфорту залізничних перевезень; коефіцієнт рухомості населення регіону тощо.

5. «Поліпшення екологічного стану» характеризується наступними показниками: рівень забруднення повітря, води; рівень шуму; рівень шкідливого для здоров'я

людей випромінювання; рівень дотримання екологічних вимог тощо.

6. «Розширення інформаційного обміну» включає показники: обсяги обробленої інформації; обсяги спільного банку даних; якість інформації; ступінь повноти інформації; ефективність використання інформації тощо.

7. «Поліпшення взаємодії з регіональними митними службами» характеризується такими показниками, як час затримки поїздів на митному кордоні; вантажопотік через прикордонні станції; термін проходження митного оформлення; збитки за рахунок простою рухомого складу під митним контролем; кількість станцій, які працюють з експортно-імпортними вантажами тощо.

8. «Підвищення безпеки руху і правопорядку» розкривається набором наступних показників: рівень втрат при перевезенні залізницею; надійність перевезень; рівень безпеки руху поїздів (аварійність) тощо.

Перелічені показники можуть виражатися як у абсолютних, так і у відносних величинах: балах, відсотках, питомій вазі і т. ін. Враховуючи поглиблення взаємодії залізниць з регіонами, необхідно здійснити уніфікацію системи показників з метою їх повного співставлення.

Комплекс зазначених критеріїв є важливим інструментом для удосконалення роботи залізничного транспорту. Головна проблема полягає у тому, що на основі великої кількості різних даних складно виділити ті, що найбільш відображають результативність лише окремих напрямків, зробити висновок про ефективність взаємодії. Тому всі показники доцільно привести до одного знаменника, оскільки дані не тільки різні за змістом, а і мають позитивні або негативні тенденції змінюватися різними темпами. Для перетворення показників в однозначні і співставленні величини використаємо приведені значення показників.

Слід зазначити, що необхідно враховувати не саме значення показника, а ступінь його зміни в динаміці. При цьому береться до уваги співвідношення між фактичною величиною показника і максимально або мінімально можливим його значенням. Таке співвідношення дозволяє охарактеризувати ступінь досягнення мети. Приведені значення можна визначити наступним чином:

для позитивних показників

$$K_{np} = \sqrt{\frac{K_{\kappa} \cdot K_{n(\max)} + \Delta K}{K_{\kappa(\max)} \cdot K_{n(\max)}}}, \quad (4.23)$$

для від'ємних негативних показників

$$K_{np} = \sqrt{\frac{K_{\kappa(\min)} \cdot K_{n(\min)} - \Delta K}{K_{\kappa} \cdot K_{n(\min)}}}, \quad (4.24)$$

де K_{κ} – кількісна оцінка показника, який відображає ефективність взаємодії в період визначення;

$K_{\kappa(\max)}$ та $K_{\kappa(\min)}$ – відповідно максимальне та мінімальне значення показника після впровадження системи регіональних контрактів;

$K_{n(\max)}$ та $K_{n(\min)}$ – відповідно максимальне та мінімальне значення показника до впровадження системи регіональних контрактів;

ΔK – різниця між кількісною оцінкою показника до і після впровадження заходу.

Такий підхід має наступні переваги:

- значення приведенного показника завжди є позитивною величиною, що дозволяє порівнювати різні тенденції;
- дозволяє провести оцінку ефективності показників в динаміці.

Критерії повинні мати узагальнюючий характер, тому для оцінки соціально-економічної ефективності взаємодії приведені значення показників необхідно підсумовувати. При цьому підсумовування повинно враховувати значення кожного показника, а також можливість коригування з урахуванням інших факторів. Тоді спеціальний агрегований показник ефективності взаємодії за окремим напрямком співробітництва буде дорівнювати:

$$K_{cp(int)} = \sum_1^n K_{np} \cdot K_{п.в.} \cdot K_{в}, \quad (4.25)$$

де n – число показників, відібраних для характеристики критеріїв ефективності взаємодії;

K_{np} – приведені значення показників;

$K_{п.в.}$ – коефіцієнт, який враховує питому вагу кожного з показників (встановлюється на основі експертної оцінки);

$K_{в}$ – коефіцієнт, який характеризує відхилення:
позитивних показників

$$K_{в} = \frac{K}{K_{cp}}, \quad (4.26)$$

від'ємних показників

$$K_{в} = \frac{K_{cp}}{K}, \quad (4.27)$$

де K – кількісна оцінка показника;

K_{cp} – середнє значення показника, яке вже досягнуто.

Таким чином, сума приведених показників за кожним визначеним критерієм дає спеціальний агрегований показник ефективності взаємодії залізничного транспорту з регіонами. За його величиною можна зробити висновки, наскільки результативними є окремі напрямки співробітництва, тому що від цього залежить загальна ефективність.

Оцінка організації процесу взаємодії.

Розвиток організаційно-економічного механізму взаємодії спрямований на підвищення ефективності та якості функціонування залізничного транспорту і економік регіонів. Тому від організації процесу взаємодії залежить їх спроможність результативно співпрацювати та компенсувати недоліки структури управління, забезпечуючи єдність процесів відтворення. Це набуває значної важливості, оскільки залізниці та регіони організаційно розгалужені. Між тим, питома вага проблем комплексного характеру постійно збільшується, а їх вирішення вимагає поглиблення співробітництва різних ланок.

При оцінці соціально-економічної ефективності визначення загальних і спеціальних критеріїв є недостатнім. Безпосередньо оцінити організаційно-економічний процес взаємодії при об'єктивних змінах можливо, використовуючи показники, які характеризують стан організації. Необхідно надати оцінку процесу організації взаємодії, оскільки від його раціональності в значному ступені залежить і ефективність. Показники оцінки стану організації процесу взаємодії тісно пов'язані з показниками соціально-економічної ефективності (рис. 4.9).

У зв'язку з цим, при оцінці соціально-економічної ефективності потрібно враховувати додаткові критерії стану організації процесу взаємодії: щільність зв'язків взаємодії, гнучкість процесу взаємодії; ступінь регламентування взаємодії; рівень виконання регіонального контракту (замовлення) тощо.



Рис. 4.9. Схема оцінки процесу організації взаємодії залізниць з регіонами

Тісноту взаємозв'язків в системі «залізниця – регіон» дозволяє оцінити коефіцієнт щільності взаємодії:

$$K_{щ} = \frac{Z_{\phi}}{Z_{m}}, \quad (4.28)$$

де Z_{ϕ} – кількість фактичних взаємозв'язків за напрямками співробітництва;

Z_{m} – максимальна кількість напрямків співробітництва.

Показник змінюється в межах $0 \leq K_{\text{щ}} \leq 1$ і дозволяє оцінити, наскільки процес організації взаємодії враховує максимальні можливості співробітництва.

На стійкість процесу взаємодії впливає також впорядкування взаємозв'язків між залізницями та регіонами, яку можна оцінити за допомогою коефіцієнта регламентування:

$$K_p = \frac{Z_\phi}{Z_\kappa}, \quad (4.29)$$

де Z_κ – кількість напрямків співробітництва, укладених контрактом.

Коефіцієнт змінюється в межах $0 \leq K_p \leq 1$ і дозволяє визначити необхідність розробки документів і впорядкування інформації в системі «залізниця – регіон», а також оцінити, наскільки регламентований процес взаємодії.

Для збереження стійкості організаційний процес взаємодії повинен володіти гнучкістю. Коефіцієнт гнучкості організації взаємодії визначається за формулою:

$$K_z = \frac{Z_n}{Z_\phi}, \quad (4.30)$$

де Z_n – кількість зв'язків, які раніше не спостерігалися в процесі співробітстві.

Такий коефіцієнт ($K_r < 1$) відображає адаптаційну спроможність організації взаємодії в системі «залізниця – регіон» і її можливість ефективно виконувати задані функції.

При оцінці організації процесу взаємодії слід враховувати рівень виконання регіонального контракту (замовлення), що є принциповим моментом у розвитку організа-

ційно-економічного механізму взаємодії. Орієнтація кожної сторони на виконання узгоджень є засобом усунення диспропорцій в їх розвитку. Ступінь виконання поставлених задач характеризує коефіцієнт якості процесу організації взаємодії:

$$K_{я} = \frac{\Pi_{\epsilon}}{\Pi_{\kappa}}, \quad (4.31)$$

де Π_{ϵ} – кількість пунктів регіонального контракту, які виконані якісно і вчасно;

Π_{κ} – кількість всіх поставлених контрактом завдань.

Показник змінюється в межах $0 \leq K_{я} \leq 1$.

Організація процесу взаємодії впливає на спроможність системи адаптуватися до мінливих умов ринкових відносин. Визначивши критерії, за якими оцінюється організація процесу взаємодії, можна визначити, наскільки система «залізниця – регіон» володіє адаптивністю.

При умові, що:

$K_{я} = 1$, і $K_{г} < 1$, система «залізниця – регіон» характеризується адаптивністю;

$K_{я} < 1$, і $K_{г} < 1$, система «залізниця – регіон» частково характеризується адаптивністю;

$K_{я} = 0$ і $K_{г} < 1$, система «залізниця – регіон» не характеризується адаптивною властивістю, що означає низький рівень організації процесу взаємодії.

Для однозначної оцінки ефективності організації процесу взаємодії необхідно розраховувати приведені показники, а потім додатковий агрегований критерій аналогічно попередньому етапу.

Представлена методика дозволяє оцінити переваги взаємодії залізничного транспорту з регіонами в соціально-

економічному аспекті та порівняти різні напрямки взаємодії в рамках регіонального контракту. При цьому оцінка ефективності не обмежується безпосередніми економічними вигодами для залізниць і регіонів, а враховує і соціальний вплив взаємодії.

4.3 Дисципліна процесу взаємодії залізниць з місцевими органами управління

Розвиток організаційно-економічних відносин між залізничним транспортом і регіонами вимагає не тільки розширення напрямків співробітництва між суб'єктами, а і посилення їх відповідальності за результати спільної діяльності. При вдосконаленні механізму взаємодії необхідно передбачити комплекс організаційних, економічних і правових заходів, спрямованих на підвищення відповідальності суб'єктів системи за виконання прийнятих зобов'язань.

Тому для подолання безвідповідальності в процесі компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень на інших напрямків співробітництва необхідно застосовувати заходи, спрямовані на укріплення дисципліни взаємодії.

Дисципліна взаємодії – це договірна дисципліна, яка передбачає виконання всіх прийнятих зобов'язань як з боку залізниць, так і регіонів.

Головна задача забезпечення дисципліни взаємодії – встановити такий режим співробітництва сторін, при якому порушення домовленостей не допускаються, оскільки тільки за таких умов організаційно-економічний механізм взаємодії органічно увійде в систему економічних відносин у процесі переходу до ринку і стане однією з форм діалектичного сполучення регіональних, залізничних і державних інтересів.

Додержання договірних зобов'язань – об'єктивна потреба активізації економічної діяльності залізничного транспорту та регіонів, тому в процесі його забезпечення необхідно використовувати систему заходів впливу на економічні відносини між сторонами.

Дисципліна взаємодії передбачає виконання не просто зобов'язань сторін, визначених угодою, а і вимог регіонального соціального замовлення, яке є основою контракту. Соціальна цінність дисципліни взаємодії полягає в тому, що лише при додержанні всіх умов співробітництва регіони виступають гарантом економічної доступності залізничних послуг для широкого кола населення.

Особливий інтерес набуває така властивість дисципліни взаємодії, як критерій оцінки співробітництва між суб'єктами. На основі виконання домовленостей коригується розмір коштів, які виділяються регіонами. У зв'язку з цим, невиконання умов угоди свідчить про недоліки у співробітництві і впливає на обсяги грошових потоків в системі.

Важлива і така властивість дисципліни взаємодії, як критерій визначення ділових якостей керівників залізниць і регіонів, оскільки від їх діяльності в значному ступені залежить рівень виконання зобов'язань, забезпечення безперервності та реальності співробітництва. Кожний з учасників цього процесу при порушенні договірних зобов'язань повинен нести відповідальність.

Таким чином, дисципліна взаємодії в системі «залізниця – регіон» виступає засобом:

- організації та закріплення партнерських відносин;
- реалізації регіонального контракту (замовлення) і досягнення соціально-економічного ефекту взаємодії;
- розширення сфер співробітництва між сторонами;
- стимулювання виконання домовленостей за напрямками взаємодії та досягнення результативності;

- активізації ділових якостей керівництва залізниць і регіонів.

Дисципліна взаємодії означає додержання умов договірних відносин між суб'єктами, а їх невиконання – здійснення правопорушення. Для визначення шляхів подолання порушень у взаємодії необхідно проаналізувати основні об'єктивні та суб'єктивні причини їх виникнення.

Об'єктивні причини порушень у процесі взаємодії – конкретні суперечності в організації економічних відносин між залізницями та регіонами, які безпосередньо не залежать від виконавців договірних зобов'язань і не можуть на них впливати.

Передусім, такі причини пов'язані з різницею в організаційній структурі, формуванні джерел фінансування діяльності партнерів – залізничного транспорту та місцевих органів управління, які представляють інтереси регіону.

Виникнення суперечностей в організації фінансово-економічних зв'язків між сторонами взаємодії також є наслідком скрутного фінансового стану, що ускладнює процес виконання домовленостей.

Стан макроекономіки, недоліки організації бюджетного процесу на регіональному рівні та недостатнє правове забезпечення взаємодії теж сприяють невиконанню зобов'язань.

Суб'єктивні причини порушень у взаємодії вважаються найбільш розповсюдженими. Невиконання в процесі співробітництва посадовими особами обох сторін покладених на них зобов'язань негативно впливає на результати впровадження контракції.

Аналіз причин порушення дисципліни взаємодії – необхідна умова виробітку оптимальних заходів по запобіганню невиконання зобов'язань сторонами. Оскільки ці порушення обумовлені причинами як об'єктивного, так і

суб'єктивного порядку, то забезпечити дисципліну взаємодії тільки правовими або тільки економічними заходами неможливо. Це означає, що у вирішенні задачі укріплення дисципліни взаємодії потрібен комплексний підхід з підвищенням економічної зацікавленості та правової відповідальності за додержання договірних умов та зобов'язань між залізницями та регіонами.

Для вирішення цієї задачі до складу організаційно-економічного механізму взаємодії входять складові не тільки правового, а економічного і організаційного характеру, тобто всі заходи, які можуть забезпечити відповідний порядок.

Таким чином, забезпечення дисципліни взаємодії – це свідоме використання в процесі співробітництва залізниць з регіонами правових, економічних і організаційних важелів та стимулів для дотримання спільних зобов'язань.

У забезпеченні дисципліни взаємодії повинні однаково місце займати як заходи заохочення, відповідальності, так і міри соціальної активності і організації (рис. 4.10).

Забезпечення дисципліни взаємодії включає в себе наступні елементи:

- систему заходів правового регулювання договірних відносин;
- заходи економічного стимулювання сторін співробітництва, санкції та міри майнової відповідальності;
- організацію виконання спільних зобов'язань, контроль за їх виконанням.

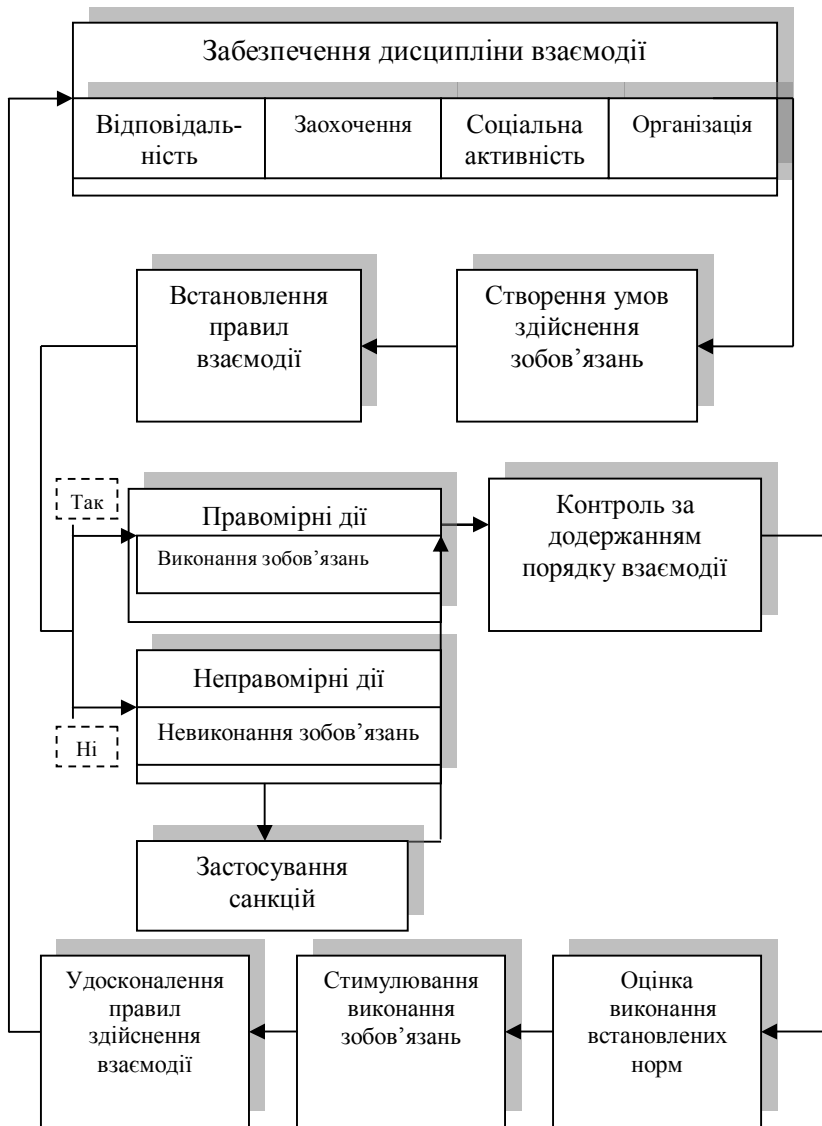


Рис. 4.10. Комплекс дій по забезпеченню порядку у взаємодії залізничного транспорту з регіонами

Система попередження порушень зобов'язань у процесі взаємодії залізниць з регіонами повинна будуватися на основі гнучкого сполучення загальних і спеціальних заходів; максимального врахування фінансово-економічних відносин, сутність яких найбільше проявляється в тісному взаємозв'язку місцевого бюджету та укладеного регіонального контракту.

Правове регулювання взаємодії суб'єктів проявляється у впорядкуванні і організації відносин за допомогою правових засобів. Це важливий захід забезпечення дисципліни взаємодії в системі «залізниця – регіон», але при вирішенні даної задачі необхідно враховувати ряд особливостей.

Правове забезпечення взаємодії залізниць з регіонами є важливою складовою організаційно-економічного механізму, оскільки відносини між суб'єктами регулюються через інститут права. Тому важливим є не тільки законодавче закріплення взаємодії залізниць з органами регіонального управління, а і розробка конкретних нормативних матеріалів. Поглиблення взаємодії вимагає створення нормативних документів та рекомендацій за окремими напрямками співробітництва.

Таким чином, розвиток організаційно-економічного механізму взаємодії базується на цільовій підготовці комплексу нормативних документів та внесення змін і доповнень в існуючу законодавчу базу:

1. Необхідно законодавчо закріпити функції замовника приміських пасажирських перевезень за регіоном, який визначає необхідні їх обсяги та передбачає суми компенсацій збитків з урахуванням пільгового проїзду, а виконавця – за залізницею, яка задовольнятиме попит та вигоди споживачів регіону;

2. Надати право залізницям самостійно регулювати рівень приміських залізничних тарифів і обсяги перевезень при невиконанні зобов'язань по компенсації збитків.

Правове регулювання здійснюється для організації виконання умов регіонального контракту, тому повинна існувати судова практика по вирішенню суперечностей, які виникають у зв'язку з реалізацією домовленостей.

Партнерський характер відносин між залізницями та регіонами теж сприяє укріпленню взаємодії.

Укладання договору, який передбачає взаємні обов'язки і права, здійснюється за участю двох сторін співробітництва (залізниця, регіон) і при сприянні держави, що підвищує ефективність співробітництва. Значенню партнерства в забезпеченні дисципліни до теперішнього часу не приділялось достатньо уваги. Між тим, партнерське співробітництво є важливим фактором забезпечення дисципліни взаємодії, оскільки його цілями є:

- подальший розвиток ділових контактів і взаємодопомоги між залізницями та регіонами;
- створення партнерами найбільш сприятливих умов для високопродуктивної роботи.

Таким чином, партнерський характер відносин забезпечує, визначеним чином, дисципліну взаємодії. Для дієвості партнерства в регіональному контракті доцільно встановити ряд умов в якості показників та забезпечити контроль за виконанням домовленостей.

Одним з елементів забезпечення дисципліни взаємодії є матеріальне стимулювання, оскільки за допомогою цього важеля можна активно впливати на інтереси залізниць і регіонів. Тому заходи матеріального заохочення, поряд з юридичними, повинні займати важливе місце в системі забезпечення дисципліни.

Матеріальне заохочення – це об'єктивна закономірність економічних відносин, і неможливо ігнорувати цю

форму укріплення взаємодії. Особливістю визначення порядку та умов, при яких застосовується матеріальне заохочення, пов'язано також із відповідними заходами залізничного транспорту та регіону, які повинні доводитися безпосередньо до робітників, зайнятих виконанням зобов'язань.

Взаємна координація виконання регіонального контракту за допомогою системи матеріального стимулювання усередині кожної сторони співробітництва – важлива умова ефективності процесу взаємодії.

Виконання домовленостей засновується на сполученні інтересів залізниць і регіонів. У випадку, коли регіональні органи управління незацікавлені у виконанні умов угоди, вигідних для залізниці, такі пункти повинні забезпечуватися системою матеріального заохочення з боку залізниці. Наприклад, матеріальне заохочення в процесі співробітництва може здійснюватися в наступних формах:

- 1) звільнення від відповідальності, якщо при порушенні зобов'язань в установленій пільговий строк без шкоди для контрагента будуть виконані всі умови;
- 2) відшкодування додаткових витрат при виконанні зобов'язань згідно з вимогами контрагента [192].

Найбільш реальним є матеріальне стимулювання виконання умов якості послуг залізничного транспорту, оскільки оновлення рухомого складу і інфраструктури викликає додаткові витрати з боку залізниць, то в таких випадках їх стимулювання припустимо з боку регіонального управління. Також матеріального заохочення потребує виконання робіт по підготовці до виготовлення нової залізничної техніки, виконання екологічних вимог тощо.

Оскільки регіональне замовлення передбачає визначення розміру тарифів на приміські пасажирські перевезення та компенсації різниці між розміром договірних тарифів і собівартістю перевезень, то за допомогою матеріального заохочення можна впливати на зниження експлуа-

таційних витрат, і, як наслідок, суми компенсацій з боку регіонів.

Таким чином, матеріальне стимулювання додержання умов регіонального контракту – засіб забезпечення єдності інтересів сторін та ефективного виконання договірних зобов'язань.

Для підвищення ефективності даного виду стимулювання слід встановити процент премії для регіональних органів управління з боку залізниць, а для адміністрації залізниць – за рахунок регіональних коштів. Преміювання слід здійснювати з урахуванням соціально-економічного ефекту, який досягається в регіональних господарствах і на рівні залізниць у результаті впровадження договірних відносин.

Таким чином, дія матеріального стимулювання в процесі взаємодії на економічні інтереси проявляється:

- 1) через вплив матеріального заохочення на інтереси залізничного транспорту та регіонів;
- 2) через вплив на розмір матеріального заохочення та зацікавленість виконання контракту.

Поглиблення взаємодії зобов'язує адміністрації залізничного транспорту та регіонів посилити контроль за виконанням регіонального контракту, підвищити відповідальність контрагентів за порушення умов договору.

Тому важливе значення у забезпеченні дисципліни взаємодії мають також правові санкції. З метою посилення відповідальності сторін за невиконання зобов'язань в текст контракту необхідно включати норми відповідальності за порушення укладених домовленостей. У системі заходів забезпечення дисципліни взаємодії важливе місце повинна займати економічна відповідальність, правовою формою якої виступають санкції.

Економічна відповідальність в системі «залізниця – регіон» – це відносини між сторонами взаємодії, які вира-

жаються в установленні обґрунтованої залежності між результатами співробітництва та ресурсами. Тому санкції ефективні лише у тому випадку, коли чітко пов'язані результати спільної праці з величиною залучених коштів.

Організаційно-економічний механізм взаємодії повинен містити такий правовий інструмент, який би дозволив встановити залежність між правовими санкціями та кінцевими показниками співробітництва, що забезпечить ефективний вплив на економічні інтереси як залізниць, так і регіонів. В даному випадку, санкція – це міра впливу за порушення зобов'язань регіонального контракту.

У забезпеченні дисципліни взаємодії застосовуються наступні правові санкції: майнові, економічні, оперативно-господарські. У першому випадку за порушення встановлюються санкції в грошовій формі – штраф, пеня із зобов'язанням повернення нанесених збитків. Встановлення відповідальності в такому вигляді переслідує передусім мету попередження порушень виконання умов регіонального контракту. Поряд із стимулюючим впливом, ці санкції мають інформаційне значення, оскільки, сигналізуючи про порушення у відносинах, дозволяють приймати ефективні заходи по усуненню причин і умов їх виникнення.

Економічні санкції виражаються в особливому порядку матеріального стимулювання з урахуванням ступеня виконання зобов'язань, на основі обліку виконання регіонального контракту. Тільки при виконанні контракту на 100% визначаються заохочувальні виплати керівному складу сторін співробітництва.

Оперативно-господарські санкції – це заходи впливу, які застосовуються однією із сторін взаємодії до контрагента-порушника договірних зобов'язань. Наприклад, при затримці компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень – перехід на передоплату послуг. Реальне забезпечення дисципліни взаємодії можливо лише при ви-

користанні системи заходів. Тому при порушенні домовленостей доцільно застосовувати вищезазначені санкції у комплексі.

Взаємодія в системі «залізниця – регіон» у відповідності з організаційно-економічним механізмом оформлюється системою регіональних контрактів (замовлень), які є важливою умовою підвищення її ефективності.

Регіональний контракт є основним документом, який визначає права і обов'язки залізниць і регіонів, найбільш оптимальні шляхи і засоби взаємодії, тим самим реалізує взаємні інтереси. Цей документ забезпечує взаємне узгодження і збалансованість діяльності сторін, оскільки основною функцією взаємодії є регулювання.

Система економічного управління, планування, організація обліку і стимулювання спільної праці на основі регіонального контракту сприяє виконанню договірних зобов'язань сторін. Разом з тим, додержання умов співробітництва активно впливає на вдосконалення процесу контрактації.

Таким чином, головну роль у забезпеченні дисципліни взаємодії відіграє регіональний контракт, який повинен не тільки сприяти збалансуванню інтересів сторін, а і відображати правове забезпечення співробітництва, містити систему санкцій та матеріально зацікавлювати сторони в його виконанні.

Регіональний контракт можна вважати однією з правових форм регулювання економічних відносин, яка сприяє усуненню суперечностей та узгодженню інтересів сторін. Соціальне спрямування такого контракту полягає в тому, що усуваючи протиріччя, гарантує сполучення інтересів сторін і споживачів. Правові засоби в упорядкуванні відносин між залізницями та регіонами ефективні, якщо послідовно забезпечують пріоритет споживачів.

Однією з вирішальних умов реалізації укладеного регіонального контракту, і особливо, замовлення на приміські пасажирські перевезення, є забезпечення дисципліни взаємодії.

Отже, регіональний контракт – інструмент механізму взаємодії залізничного транспорту з регіонами, а дисципліна взаємодії – складова частина реалізації цього договору, забезпечення якої одночасно виступає і засобом нормального функціонування організаційно-економічного механізму (рис. 4.11).

Правильне вирішення проблеми забезпечення дисципліни взаємодії передбачає виявлення співвідношення між дисципліною та регіональним контрактом. З одного боку, в регіональному контракті об'єднуються державні і економічні інтереси сторін, з іншого, договір виступає засобом активного впливу на залізничний транспорт і регіони. Це не може не вплинути на спосіб забезпечення дисципліни взаємодії, який повинен відображати внутрішню логіку системи.

Контракт, виступаючи правовим засобом організації відносин в процесі взаємодії, укладається з урахуванням відповідного місцевого бюджету. Тому в регулюванні взаємодії між сторонами беруть участь місцевий бюджет і регіональний контракт, які породжують права і обов'язки на основі встановлених норм. Взаємна координація бюджету і контракту, їх норм є особливістю правового регулювання відносин взаємодії.

Це в більшій мірі підкреслює необхідність дисципліни взаємодії як важливої умови забезпечення взаємної узгодженості бюджетних і договірних відносин

Регіональний контракт відображає внутрішні економічні відносини, закономірності, поєднуючи інтереси залізниць і регіонів.



Рис. 4.11. Роль регіонального контракту в забезпеченні дисципліни взаємодії

Залежність між регіональним контрактом і місцевим бюджетом призводить до реалізації на практиці вимоги визначення недійсними (частково або повністю) умов договору, які не відповідають розміру бюджетних коштів. Тому повинен чітко реалізуватися загальний принцип взаємозалежності між місцевим бюджетом і регіональним контрактом, що сприятиме забезпеченню дисципліни.

Таким чином, взаємодія в системі «залізниця – регіон» залежить від того, наскільки вона відповідає бюджетному процесу та інтересам суб'єктів співробітництва, в основі яких – інтереси споживачів. У процесі цього регулювання необхідно враховувати наступне:

- будь-які зміни в системі договірних фінансово-економічних відносин повинні пов'язуватися з місцевим бюджетом і навпаки;
- в сфері договірних відносин правове регулювання виступає додатковим засобом забезпечення взаємодії між суб'єктами за допомогою економічних важелів і стимулів.

Оскільки контрактація повинна відігравати якісно нову роль і стати інструментом, який впливає на процеси планування діяльності залізничного транспорту і укладання місцевих бюджетів, то укріплення дисципліни взаємодії сприятиме їх взаємозв'язку і взаємній обумовленості.

Виконання регіонального контракту – умова рентабельної роботи залізничного транспорту. Регіональні контракти та забезпечення порядку взаємодії знаходяться в складному взаємозв'язку. З одного боку, регіональний контракт виступає умовою забезпечення дисципліни взаємодії, з іншого боку, тільки повне виконання зобов'язань контрагентів є передумовою подальшого розвитку договірних відносин в системі.

Діалектику дисципліни взаємодії та регіонального контракту слід розглядати в двох аспектах:

1) як регіональний контракт забезпечує виконання умов взаємодії;

2) який вплив здійснює дисципліна взаємодії на регіональний контракт.

Контрактація базується на визначених принципах взаємодії укріпляти і забезпечувати реалізацію яких призвані відповідні правові норми з відображенням в окремому розділі контракту та система економічних санкцій і заохочень. Тому структура контракту неоднорідна, в його склад входять взаємні обов'язки і система заходів відповідальності.

Отже, основа дисципліни взаємодії закладається в процесі укладання регіонального контракту. Досвід організації договірних відносин свідчить, що особливо важливі в цьому аспекті три стадії:

1) аналіз досвіду договірних відносин за попередній період. Основною задачею якого є виявлення недоліків і помилок, які негативно впливають на спільну діяльність залізниці і регіону. У результаті цього в зміст контракту вносяться зміни, які в максимальному ступені повинні попередити порушення зобов'язань. Аналіз підсумків додержання дисципліни взаємодії – важливе зобов'язання обох контрагентів;

2) підготовка до укладання регіонального контракту. Цей етап полягає в уточненні компетенції сторін в області договірних відносин і визначенні конкретних робітників, відповідальних за укладання договорів, контролю за їх виконанням тощо. Підготовка до укладання угоди – обов'язок не тільки адміністрації залізничного транспорту, а і регіональних органів управління;

3) організація зустрічі і переговорів сторін, безпосереднє укладання контракту. Аналіз виконання домовленостей проводиться по кожному пункту контракту, який

виконує функцію оцінки результатів господарської діяльності сторін.

Таким чином, головна задача регіонального контракту полягає в забезпеченні дисципліни взаємодії та послідовному застосуванні заходів економічного та юридичного характеру. Це якісно новий рівень організації взаємодії, що охоплює всі напрямки співробітництва, економічну та юридичну відповідальність. Розвиток організаційно-економічного механізму взаємодії забезпечується саме виконанням контракту та подальшим його удосконаленням, в тому числі і за рахунок дисципліни взаємодії.

4.4. Стратегія реалізації взаємодії залізничного транспорту з регіонами

Вирішенню задач в системі «залізниця – регіон» при здійсненні приміських пасажирських перевезень сприяє не тільки спільна діяльність, а і макроекономічні та законодавчо-правові фактори, які створюють відповідні умови функціонування. Розвиток процесу взаємодії між суб'єктами вимагає постійного удосконалення організації фінансово-економічних, соціальних, екологічних та інших зв'язків і відносин. Це не одноетапний захід, а безперервний процес, який пов'язаний в сучасних умовах з становленням економічної системи ринкових відносин. Тому враховуючи динамізм процесу взаємодії між суб'єктами, не можна раз і назавжди визначити форми і методи його здійснення, оскільки організаційно-економічний механізм взаємодії відображає кожний конкретний етап розвитку співробітництва залізничного транспорту з регіонами.

Процес розвитку співробітництва залізничного транспорту з регіонами – це удосконалення взаємовідносин між елементами досліджуваної системи. Тому розвиток

механізму взаємодії залізниць з регіонами обумовлює кількісну і якісну зміну напрямків співробітництва, форм і методів його здійснення та представляє собою ланцюг послідовних змін у відносинах між системними складовими. Такі зміни впливають на рівень пропорційності функціонування системи та її соціально-економічну ефективність.

Поняття взаємодії, в першу чергу, відображає не склад досліджуваної системи, а зв'язки і відносини між її компонентами. Під процесом взаємодії розуміється сукупність зв'язків, які забезпечують її стійкість і виникають при реалізації функцій залізничного транспорту та регіонів. Поглиблення взаємодії залежить від співвідношення кількості похідних економічних зв'язків, інтенсивності виникнення нових та ступеня впливу різних факторів.

У співробітництві за кожною стороною закріплюються ті або інші функції, при цьому створюються співвідношення між ними, які служать мірою його удосконалення. Подальший розвиток зв'язків і всієї системи в цілому визначається перерозподілом функцій та зміною їх характеру. Першочерговим напрямком розвитку взаємодії в системі є удосконалення співвідношення між функціями її складових. У зв'язку з цим, заходи по удосконаленню взаємодії включають:

- 1) перерозподіл функцій між елементами системи «залізниця – регіон». При цьому як варіанти удосконалення взаємодії повинні розглядатися можливі нові організаційні форми побудови системи;

- 2) створення нових спеціальних структур з виконанням додаткових функцій, які раніше не були властиві системі «залізниця – регіон».

У результаті поступового впровадження ринкових умов господарювання складові системи починають виконувати додаткові дії, виникають нові зв'язки і відносини, для реалізації яких необхідні зміни в організації взаємодії.

Тому виникнення усередині системи нових, раніше не властивих функцій, призводить до удосконалення взаємодії зі створенням на різних рівнях організаційних структур по їх виконанню. Враховуючи інтереси залізниць і регіонів, по їх ініціативі можуть створюватись спеціальні структури (підрозділи) по виконанню нових функцій або їх перерозподілу. Ці структури об'єктивно сприяють поглибленню та удосконаленню співробітництва між сторонами, що значно підвищує результативність і ефективність взаємодії.

Кожна організаційна структура будується з метою виконання функцій нового етапу співробітництва. При удосконаленні структури органів управління процесом взаємодії між залізницями та регіонами охоплюються всі сфери спільної діяльності, а також не допускається дублювання визначених функцій. Важливо забезпечити тісну взаємодію та узгодження протягом всього процесу функціонування.

Ринкові підходи до функціонування залізничного транспорту орієнтуються на створення умов для залучення інвестицій в цей сектор, що передбачає підвищення ефективності експлуатаційних витрат і якості послуг, а також комерціалізацію діяльності підприємств. Тому необхідно створити умови для роботи підприємств залізниць виключно на принципах самофінансування та самоокупності, оскільки тільки в цьому випадку можливо залучення інвестицій.

Удосконалення процесу взаємодії між залізницями та регіонами спрямовується на розвиток нових форм співробітництва у різних сферах діяльності. Співробітництво спрямовано на створення та розвиток форм комерційного та господарського співіснування, які передбачають створення спільних підприємств з місцевими органами управління, фінансово-кредитних установ, банків, страхових

агентств, інформаційних центрів в регіоні та інших видів підприємницької діяльності.

Головною перевагою регіоналізації є більш повне використання позитивних якостей співробітництва залізничного транспорту з регіонами при здійсненні приміських пасажирських перевезень. Взаємодія на основі економічних відносин, участь місцевих органів виконавчої влади у спільних проектах, перехід до комерційної діяльності та створення регіональних компаній по перевезенню пасажирів у приміському сполученні сприятиме формуванню умов для активізації інвестування із залученням приватного капіталу. Таке інвестування спрямовано на:

- раціоналізацію і модернізацію парку рухомого складу (виключення із експлуатації застарілих пасажирських вагонів) та шляху;
- розширення діапазону послуг, які пропонуються в місцях зародження та згасання пасажиропотоків регіонів;
- створення регіональних служб маркетингу для прямих контактів зі споживачами.

З кожним циклом ефективного процесу взаємодії буде створений такий рівень матеріальної та фінансової бази залізничного транспорту в регіонах, який дозволить надати можливість місцевим органам управління взяти на себе відповідальність за залізнично-транспортне обслуговування регіонів, особливо малонаселених територій.

Удосконалення взаємодії може розвиватися за різними сценаріями, тому в науковій літературі представлені різні підходи до реформування залізничного транспорту з акцентом на поглибленні стосунків з регіонами. Так, в зарубіжній практиці поетапних структурних перетворень на залізничному транспорті, передбачається передача всіх функцій дирекцій на дорожній рівень, а замість їх створення представництв управлінь дороги по координуванню взаємодії з регіональними органами влади.

Подальший розвиток взаємодії між елементами системи «залізниця – регіон» може здійснюватися переходом від договірних форм взаємодії до організації спільних підприємств, створення яких спрямовується на створення акціонерних товариств, що дозволить залучити інвестиції зацікавлених регіональних підприємств і організацій, місцевих органів управління.

Можливо створення приміських пасажирських компаній, які спочатку організуються як підрозділи у складі залізниць, а потім перетворюються у акціонерні підприємства з участю органів місцевого управління. Це вимагає суттєвого доопрацювання законодавчих актів з питань перевезень пасажирів, багажу.

Таким чином, враховуючи зарубіжний досвід, у перспективі доцільно створити спільні компанії по перевезенню пасажирів у приміському сполученні (часткова участь регіональних державних органів управління) та придання їм статусу акціонерних.

Виділення спеціалізованих спільних компаній призведе до чіткості та прозорості фінансових потоків; збільшення зацікавленості та відповідальності місцевих органів влади та управління; приведення потужності залізниць у відповідність з фактичними обсягами перевезень; скорочення невиробничих потужностей; організації системи приміського транспорту у відповідності із специфікою конкретного регіону.

Для створення регіональних компаній по перевезенню пасажирів у приміському сполученні необхідне опрацювання економічних, правових, технологічних питань, суттєва зміна в законодавстві. Особливого значення набуває адаптація залізниць до роботи в умовах конкурентного регіонального ринку, що вимагає відповідних змін у процесі взаємодії. Для здійснення цього, у складі приміських компаній доцільно створити регіональні підрозділи з

маркетингу, які сприятимуть диверсифікації діяльності та впровадженню ринкових методів управління. Збалансування регіонального транспортного ринку дозволить впровадити квитки на проїзд у приміському залізничному транспорті, які також дійсні для проїзду в автобусах.

Такий підхід дозволить по новому сприймати залізниці на рівні регіонів, а також об'єднати зусилля всіх складових системи для досягнення синергічного ефекту від взаємодії між ними. Тому удосконалення процесу взаємодії стає дедалі важливим як для подальшого розвитку залізничного транспорту, так і інструментом для підйому економіки окремого регіону.

У зарубіжній науковій літературі обговорюється також питання про повну поетапну передачу приміських пасажирських перевезень у власність територіальних органів управління. Вважається, що реальний облік витрат на приміські пасажирські перевезення вимагає створення на другому етапі регіонального центру по приміським пасажирським перевезенням, а на третьому – передачу їх у власність регіонів. Тоді регіони укладатимуть угоди із залізницями на користування рухомим складом і інфраструктурою для здійснення приміських перевезень. Повна передача приміських пасажирських перевезень регіону – дуже суперечливе питання. Ми вважаємо, що таке вирішення проблеми можливо лише за умови проведення процесу приватизації на залізничному транспорті.

Таким чином, процес взаємодії залізничного транспорту з регіонами потребує подальшого удосконалення. Тільки завдяки ініціативі з обох сторін розвиватимуться різні форми взаємодії, що вимагає також розробки нормативно-правової бази співробітництва залізниць з регіонами. Ситуація, що склалася, вимагає здійснення радикальних заходів подолання збиткового характеру приміських пасажирських перевезень, ліквідування недоліків в управ-

лінії, спрямування складових залізничного транспорту на досягнення високих кінцевих результатів діяльності тощо.

Тому в процесі реформування необхідно посилити не тільки співробітництво залізниць з регіонами, а і одночасно відповідальність за ефективність і кінцеві результати діяльності, а також надати структурі управління сучасні форми з активізацією економічних методів впливу, що потребує великої підготовчої роботи, експериментальної перевірки нових підходів з поетапним їх здійсненням.

Оптимізація структури управління на всіх рівнях галузі, широке впровадження нової техніки та маловитратних методів організації перевезень повинні характеризувати подальший розвиток залізниць. Удосконалення діяльності залізничного транспорту висуває нові концептуальні підходи до його реформування: більш чітка переорієнтація діяльності залізниць на ринкові відносини; комерційний підхід до розгляду залізничного транспорту на регіональному рівні; структурна перебудова із створенням інвестиційно-привабливих структур; перехід на нові принципи взаємовідносин зі споживачами та партнерами.

Вищезазначені заходи спрямовані на вирішення фінансово-економічних проблем, а також перехід залізниць на організаційний та технічний рівень, який відповідає вимогам транс'європейських транспортних коридорів.

Для цього залізницям необхідно, передусім, змінити характер відносин з регіонами, приблизити їх до ринкових, а також провести структурні перетворення та раціоналізувати управління на регіональному рівні зі створенням ефективно функціонуючих спеціалізованих підприємств. Здійснити такі зміни можливо лише за умови поглиблення взаємозв'язків з адміністративно-територіальними утвореннями і перерозподілу відповідальності за прийняття рішень по транспортному обслуговуванню на місцевий рівень, а саме, обласним держадміністраціям на місцях. Але

у взаємовідносинах регіонів і залізниць можливі проблеми, пов'язані з тим, що на місцях зацікавлені в транспортному обслуговуванні, а інфраструктура залізничних доріг має свою географію, в рамках якої розміщення ліній та вузлів не відповідає територіальним межам.

При визначенні структурної перебудови необхідно враховувати вплив структури управління на взаємодію залізничного транспорту з регіонами і визначити лінії її потенціального розвитку. У залізничній галузі питання структурної взаємодії приваблюють особливу увагу у зв'язку з її реформуванням.

Специфічні проблеми удосконалення взаємодії пов'язані із зростанням економічних явищ, які згубно впливають на інтенсивність і структуру зв'язків між залізницями і регіонами та існують лише за окремими питаннями, тому слабо піддаються координації і частіше не дають можливості адекватно реагувати на зміну кон'юнктури регіонального ринку. Необхідна також тісна ув'язка процесу співробітництва в системі і з пріоритетами державної структурної політики, оскільки державна ресурсна підтримка концентрується, в першу чергу, на пріоритетних напрямках. Відсутність постійної фінансової допомоги залізничному транспорту з боку держави заважає його розвитку та створює основу для розширення взаємодії з регіонами в пріоритетних напрямках.

Тому широка система державних заходів повинна сприяти розвитку взаємодії залізниць з регіонами, стимулювати реалізацію інвестиційних програм з наданням пільгових умов для проектів, пов'язаних з розширенням співпраці між суб'єктами. Проблеми, які пов'язані з розвитком співпраці залізниць з регіонами, повинні вирішуватися удосконаленням правового забезпечення процесу взаємодії та переліком конкретних заходів державної підтримки та стимулювання.

ВИСНОВКИ

Дослідження організаційно-економічних основ взаємодії та партнерства залізничного транспорту з регіонами виявило ряд актуальних завдань щодо вдосконалення діяльності залізничного транспорту в умовах необхідності підвищення ефективності функціонування залізничної галузі та суттєвого покращення якості транспортних послуг.

У даній монографії теоретично узагальнені та розроблені практичні заходи по вирішенню проблеми вдосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії залізничного транспорту з регіонами, що виникла в умовах ринкової економіки. Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки і рекомендації.

Визначено організаційно-економічні особливості залізничного транспорту та регіонів, на основі яких встановлено, що ефективна робота галузі підвищує адаптаційну спроможність господарюючих суб'єктів до ринкових реформ, а регіональні органи влади та управління забезпечують умови для її розвитку. Виявлені інтереси сторін взаємодії та сфери їх перетину при здійсненні приміських перевезень пасажирів.

Виявлені передумови розширення співробітництва залізниць з місцевими органами влади та управління, обґрунтовано необхідність вдосконалення взаємовідносин при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

Розкрито сутність і зміст процесу взаємодії, встановлено складність та багатогранність, а також закономірності його формування та розвитку; на основі цього введено поняття «ефективна взаємодія в системі «залізниця – регіон», як динамічна форма зв'язків і відносин між суб'єктами, що обумовлює їх взаємний вплив. Визначено поняття «організаційно-економічний механізм взаємодії»,

що характеризує сукупність конкретних форм, методів і важелів співробітництва, які базуються на інтересах сторін.

На основі дослідження об'єктивних умов взаємодії системних суб'єктів встановлено недостатнє врахування регіонального підходу до процесу функціонування залізниць. Для окреслення тенденцій розвитку співробітництва залізниць з регіонами розкриті макроекономічні, регіональні та залізнично-транспортні фактори; виділені особливості напрямків «прямої» і «непрямої» взаємодії.

Розроблено економіко-математичну модель матричної гри процесу взаємодії залізниць з регіонами, за допомогою якої розглянуто сучасну ситуацію, що склалася в системі «залізниця – регіон», а також обґрунтовано оптимальний варіант компенсації збитків при здійсненні приміських пасажирських перевезень.

Визначено, що взаємовідносини сторін базуються на принципах партнерства (рівноправність, взаємодопомога, взаємовигідність, взаємовідповідальність). Сформульовано принципи, які покладені в основу організації (використання різних форм узгодження; врахування суб'єктивного фактору, терміну та міри участі сторін; етапність розвитку) та здійснення (цілеспрямованість; баланс інтересів; дисципліна взаємодії; ефективність) співробітництва. Встановлено, що економічна сутність, призначення та роль процесу взаємодії залізниць з регіонами відображаються через функції, серед яких, окрім соціальної, виділяються – інтегрування, регулювання, збалансування та стимулювання.

Запропоновано оновлений організаційно-економічний механізм взаємодії в системі «залізниця – регіон». Для упорядкування та регулювання відносин суб'єктів рекомендується застосовувати регіональний контракт, до складу якого входять угоди з місцевими органами влади та управління та іншими суб'єктами господарюван-

ня, а також соціальне замовлення регіонів на приміські пасажирські перевезення.

Розроблено методичні основи оцінки соціально-економічної ефективності взаємодії залізниць з регіонами, яка ґрунтується на визначенні критеріїв: загального, спеціальних за окремими напрямками співробітництва, а також додаткових.

З метою підвищення відповідальності системних суб'єктів за виконання прийнятих зобов'язань рекомендується комплекс заходів економічного, правового та організаційного характеру, спрямованих на забезпечення дисципліни взаємодії.

На основі запропонованих підходів до розвитку механізму економічної взаємодії залізниць з регіональними органами влади та управління встановлені організаційні форми реалізації, такі як регіональні агентства, спільні підприємства з перевезення пасажирів в приміському сполученні та ін.

Таким чином, отримані результати і рекомендації є науково-методичною і практичною основою розвитку організаційно-економічного механізму взаємодії залізниць з регіонами, спрямованого на підвищення ефективності їх функціонування, а також проведення подальших досліджень і розробок в сфері як пасажирських, так і вантажних перевезень.

Обґрунтовані в монографії організаційно-економічні основи формування ефективної взаємодії залізничного транспорту з регіонами та організаційно-методичні засади вдосконалення механізму взаємодії та партнерства між визначеними суб'єктами є важливою умовою забезпечення стійкої та беззбиткової роботи залізничної галузі в сучасних умовах.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А.П. Маркетинг на транспорте / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, В.А. Иванов. – М. : Желдориздат, 2001. – 327 с.
2. Абрамов А.П. Транспортный маркетинг / П.А. Абрамов [и др.], под ред. В. Г. Галабурды. – М. : Маршрут, 2006. – 455 с.
3. Аксёнов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: [монография] / И.М. Аксёнов. – К. : Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
4. Аксёнов И.М. Маркетинг на объектах транспорта: [монография] / И.М. Аксёнов. – Нежин: Аспект-Полиграф, 2006. – 336 с.
5. Аксёнов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / И.Я. Аксёнов. – М. : Наука, 1985. – 176 с.
6. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь / Э. Б. Алаев. – М. : Мысль, 1983. – 350 с.
7. Алла Новікова. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: [монографія] / Алла Новікова. – К. : Нац. ін-т проб. міжнарод. безпеки, 2003. – 494 с.
8. Александров Л.А. Организация управления на автомобильном транспорте / Л.А. Александров, Р.К. Козлов – М. : Транспорт, 1985. – 264 с.
9. Артынов А.П. Пригородные пассажирские перевозки / А.П. Артынов, Н.У. Дмитриев. – М. : Транспорт, 1975. – 128 с.
10. Бакаев А.А. Экономико-материалистические модели планирования и прогнозирования транспортных систем / А.А. Бакаев. – К. : Техніка, 1973. – 220 с.
11. Балака Є.І. Критерій визначення ефективності функціонування різних транспортних систем перевезень в

умовах ринку / Є.І. Балака , В.Ю. Креймер, Н.М. Колеснікова // Залізничний транспорт України. – 1998. – № 2-3. – С. 7-8.

12. Белов И.В. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее / И.В. Белов, В.А. Персианов. – М. : Транспорт, 1993. – 415 с.

13. Белозёров В.Л. Опыт железных дорог: Октябрьская / В.Л. Белозёров // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С. 32-34.

14. Белопольский Н.Г. Основы производственно-хозяйственной энвироники. / Н.Г. Белопольский – М. : Экономика, 1990. – 185 с.

15. Белокрылова О. С. Транспортно-коммуникационная подсистема региона как фактор его конкурентоспособности: [монография] / О. С. Белокрылова, Р. И. Бортников. – Ростов : Содействие-21 век, 2009. – 207 с.

16. Берлио К. Реформа железнодорожного транспорта во Франции / К. Берлио // Железные дороги мира. – 1999. – № 5. – С. 33-35.

17. Беседин И. О структурной перестройке железнодорожного транспорта в Российской Федерации / И. Беседин // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 82-97.

18. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: [монографія] / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. – Вінниця: Універсум, – 2006. – 176 с.

19. Богомолова Н.І. Оцінка транспортної забезпеченості економічних районів України в системі прискорення доставки вантажів і пасажирів / Н.І. Богомолова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – Вип. 28. – С. 82-86.

20. Бойко О.В. Організаційно-економічні особливості концесій в системі формування партнерських відносин

з приватним сектором економіки / О.В. Бойко // Вісн. Черніг. технолог. ун-ту. – 2008. – № 32. – С. 200-210.

21. Бойко О.В. Управління людськими ресурсами як складова системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / О.В. Бойко, І.В. Дідовець // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. – К. : НАУ, 2010. – Вип. 33. – С. 63-69.

22. Бойко О.В. Особливості формування системи державного регулювання залізничного транспорту як суб'єкта природної монополії: світовий досвід та вітчизняна практика / О.В. Бойко // Держава та регіони. Серія: Державне управління: науково-виробничий журнал. – Класичний приватний університет. – 2009. – Вип. 4.– С. 9 -15.

23. Бойко О.В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень / О.В. Бойко, І.В. Дідовець // Вісн. Черніг. технолог. ун-ту. – 2010. – № 41. – С. 93-105.

24. Бойко О.В. Форми розвитку інвестиційного потенціалу залізничної галузі / О.В. Бойко// Зб. наук. Праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління».– Вип.11. – ДЕТУТ, 2008. – С. 73-78.

25. Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста: [монография] / А.А. Вовк – М. : Крома, – 2000. – 295 с.

26. Волков Б.А. Обеспечение безопасности скоростных магистралей / Б.А. Волков, В.Г. Толмачев, А.А.Васюнина // Железнодорожный транспорт. – 2008. – №1. – С. 71-72.

27. Вольфрам Ребок. Государственно-частное партнерство в Украине. – К. : Arzinger, 2009. – 175 с.

28. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки (основы теории транспортного процесса). / А.И. Воркут – К. : Вища шк. Головное изд-во, 1979. – 392 с.

29. Галабурда В.Г. Единая транспортная система / В.Г. Галабурда, В.А.Персианов, А.А.Тимошин и др. – 2 изд. с изм. и доп. – М. : Транспорт, 2001. – 303 с.
30. Галабурда В.Г. Стратегический маркетинг на транспорте / В.Г. Галабурда. – М. : МИИТ, 2009. – 108 с.
31. Георгій Ейтугіс. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: [монографія] / Георгій Ейтугіс. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
32. Геєць В.М. Інноваційні перспективи України: [монографія] / В.М. Геєць, В.П. Семиноженко. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.
33. Гибшман А.Е. Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожном транспорте. / А.Е. Гибшман. – М. : Транспорт, 1995. – 240 с.
34. Гольц Г.А. Тарифообразование на железнодорожном транспорте: современное состояние и проблемы / Г.А. Гольц, В.Н. Филина // Проблемы прогнозирования. – 1997. – № 4. – С. 85-97.
35. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона / В.Н. Гурнак – М. : Знание, 1985. – 64 с.
36. Гурнак В.Н. Экономические и правовые проблемы деятельности железнодорожного комплекса Украины: дис. д-ра экон. наук: 08.07.04 / Гурнак Виталий Николаевич. – К., 1995. – 379 с.
37. Даубертсхойзер К. Политика железных дорог Германии в области региональных пассажирских перевозок / К. Даубертсхойзер // Железные дороги мира. – 1998. – № 4. – С. 43-47.
38. Данилишин Б.М. Соціально-економічні проблеми розвитку регіонів: методологія і практика: [монографія] / Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Фащевський М.І. – Черкаси: ЧДТУ, 2006. – 315 с.

39. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки: затв. постановою КМУ №130 від 16 грудня 2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mintrans.gov.ua/uk/resolution_kmu/16045.html – Назва з екрана.
40. Дикань В.М. Формування інвестиційних транспортних систем / В.М. Дикань, О.М. Єлагіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2003. – № 4. – С. 73–77.
41. Довідник основних показників роботи залізниць України (1998–2008 роки) / підготовлений під керівництвом Н.В. Котіль; виконавці Н.В. Грінь, О.В. Павицька, О.В. Смокал, С.М. Людмирська, Л.І. Солод. – К. : Видавництво ТОВ «Нескінчене джерело», 2009. – 44 с.
42. Долішній М.І. Ринкові механізми регіонального управління / М.І. Долішній, О.С. Мошенець // Регіональна економіка. – 2001. – № 1. – С. 7-17.
43. Дунаев О.Н. Проблемы управления транспортом в регионе в условиях перехода к рынку. / О.Н. Дунаев – М., 1991. – 219 с.
44. Дунаев О.Н. Стратегия развития транспорта Уральского региона / Дунаев О.Н. // Железнодорожный транспорт. – 1993. – №11. – С. 22-28.
45. Ефективність використання виробничих засобів метроремонтного виробництва : монографія / [Є.М. Сич, О.М. Кривопішин, О.Р. Приймук та ін.]. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 308 с.
46. Елашова Л.И. Опыт железных дорог: Приволжская / Л.И. Елашова // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С.42-43.
47. Железные дороги России: как снизить убыточность пассажирских перевозок // Железные дороги мира. – 1996. – №12. – С. 58-60.

48. Заєнчик Л.Г., Ефименко Ю.В., Кисельман Р.Н., Кабанов В.Г. Транспортно-експедиторський процес в умовах ринка / Общ. ред. Огиенко В.И. – К. : Поліграфкнига, 1994. – 168 с.

49. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.96 № 274/96-ВР зі змін. та доп. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0> – _Назва з екрана.

50. Закон України «Про транспорт» від 10.01.94 № 233/94-ВР зі змін. та доп. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0> – _Назва з екрана.

51. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» 21.05.1997 № 280/97-ВР зі змін. та доп. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=280%2F97-%E2%F0> – _Назва з екрана.

52. Закон України “Про місцеві державні адміністрації” від 09.04.1999 № 586-XIV зі змін. та доп. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=586-14> – _Назва з екрана.

53. Залізничний транспорт на порозі реформування / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, А.Д. Лашко та ін. – К. : ДЕДУТ, 2008. – 189 с.

54. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / [Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін.] – К. : ДЕДУТ, 2008. – 277 с.

55. Зимовская Г.В. Гибкая тарифная политика / Г.В. Зимовская // Железнодорожный транспорт. – 1999. – № 4. – С. 12-14.
56. Зыков Ю.А. Ориентация хозяйственного механизма на повышение качества продукции. / Ю.А. Зыков, Л.А. Матвеев – М. : Экономика, 1986. – 214 с.
57. Ильин И. Проблемы реформирования федерального железно-дорожного транспорта / И. Ильин // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 99-113.
58. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток: [монографія] / В.П. Ільчук. – К. : Логос. – 2004. – 384 с.
59. Ільчук В.П. Міжнародні зв'язки як фактор посилення фінансового забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі України / В.П. Ільчук // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2007. – № 29. – С. 15-23.
60. Инструментарий экономической науки и практики. Научно-популярный справочник / А.М. Румянцев, Е.Г. Яковенко, С.И. Янаев. – М. : Знание, 1985. – 304 с.
61. Каноны рынка и законы экономики. Экономическое проектирование: [монография] / О.І. Амоша, Є.Т. Іванов, М.Д. Прокопенко, С.Є. Іванов.– Донецк: НАН України. Ін-т екон. пром-сти, 2005. – 548 с.
62. Канторович Л.В. Экономический расчет наилучшего использования ресурсов. / Л.В. Канторович. – М. : Изд-во АН СССР, 1959. – 322 с.
63. Козырев С.В. Опыт железных дорог: Московская / С.В. Козырев // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С. 44-45.
64. Колесникова Н.М. Принципи ціноутворення на залізничному транспорті як основа ефективної тарифної політики / Н.М. Колесникова // Вісник економіки транспо-

рту і промисловості Укр. держ. акад. залізн. трансп. – 2005. – № 11. – С. 125–129.

65. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. / Н.М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

66. Конституція України. – К. : Україна, 1996. – 54 с.

67. Комаров К.П. Транспортные системы и сетевая экономика / К.П. Комаров // Железнодорожный транспорт. – 2006. – №3. – С. 104-105.

68. Кореньков А.И. Взаимодействие железной дороги и таможенных органов / А.И. Кореньков // Железнодорожный транспорт. – 2000. – №1. – С. 24–28.

69. Кормаков Л.Ф. Автомобильный транспорт агропромышленного комплекса: организация и экономика. / Л.Ф. Кормаков – М. : Транспорт, 1990. – 232 с.

70. Кочнев Ф.П. Оптимальные параметры пригородных пассажирских перевозок. / Ф.П. Кочнев. – М. : Транспорт, 1975. – 304 с.

71. Кочнев Ф.П. Пассажирские перевозки на железных дорогах. / Ф.П. Кочнев. – М. : Транспорт, 1966. – 350 с.

72. Кривопішин О.М. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізничного транспорту України / О.М. Кривопішин, Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – №1. – С. 69-73.

73. Кривопішин О.М. Соціально-економічні проблеми підвищення рівня транспортного обслуговування населення міст / О.М. Кривопішин // Залізничний транспорт України. – 2007. – №4. – С. 38-40.

74. Кривопішин О.М. Організаційно-економічна взаємодія міських та приміських транспортних сполучень:

умови та перспективи: [монографія] / Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

75. Кулаев Ю.Ф. Концептуальные аспекты оптимального управления пассажирскими перевозками / Ю.Ф. Кулаев, И.М. Аксёнов // *Залізничний транспорт України*. – 2000. – № 4. – С.2-7.

76. Кульман А. Экономические механизмы: Пер. с фр. / *Общ. ред. Н.И. Хрустальной*. – М. : А/О Издательская группа “Прогресс”, “Универс”, 1993. – 192 с.

77. Лapidус Б.М. Совершенствование структуры управления на этапе перехода к рынку / Б.М. Лapidус // *Железнодорожный транспорт*. – 1999. – № 4. – С. 12-14.

78. Лapidус Б.М. Системные подходы к модернизации и развитию инфраструктуры и расширению рыночных возможностей железнодорожного транспорта / Б.М. Лapidус // *Железнодорожный транспорт*. – 2007. – №12. – С. 18-21.

79. Ларина Н.И. Региональная политика в странах рыночной экономики: Учебное пособие / Н.И. Ларина, А.А. Кисельников. – М. : Экономика, 1998. – 172 с.

80. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. / В.Н. Лившиц. – М. : Транспорт, 1986. – 240 с.

81. Локтев А.А. Организационно-экономический механизм государственного управления развитием инфраструктуры транспортного комплекса региона: [монография] / А.А. Локтев. – Н. Новгород : Изд-во ВГАВТ, 2006. – 64 с.

82. Макаренко М.В. Основи правового регулювання залізниць України : [монографія] / Макаренко М.В., Голубничий В.Б., Нечипоренко Н.С. – К. : КУЕТТ, 2005. – 261 с.

83. Макаренко М.В. Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту: [моног-

рафія] / М.В. Макаренко, Т.І. Лозова, Г.Ю. Олійник. – К. : КУЕТТ, 2007. – 428 с.

84. Маркетинговое исследование рынка пассажирских перевозок / А.Д. Шишков, И.С. Беседин, В.А. Аверкин, В.В. Корсикова – М. : МИИТ, 1996. – 125 с.

85. Марчук Б.Е. Совершенствование управления пассажирским комплексом / Б.Е. Марчук // Железнодорожный транспорт. – 2008. – № 4. – С. 84-87.

86. Методологічні засади комплексного розвитку і розміщення продуктивних сил регіонів / Б. Данілішин, Л. Чернюк, М. Фашевський та ін. – К. : РВПС, 1998. – 161с.

87. Мишарин А.С. Взаимодействие государственных и частных структур транспорта / А.С. Мишарин // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 18-21.

88. Моделирование рискованных ситуаций в экономике и бизнесе / А.М. Дубров, Б.А. Лагоша, Е.Ю. Хрусталева, Т.П. Барановская; Под ред. Б.А. Лагоши. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2001. – 224 с.

89. Мойсевич В.А. Опыт железных дорог: Куйбышевская / В.А. Мойсевич // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С. 37-38.

90. Морозов В.Н. Инновационные факторы реализации стратегии во взаимодействии с отечественной промышленностью / В.Н. Морозов // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 12. – С. 15-17.

91. Мошенко О.А. Железнодорожный транспорт и регионы: развивать партнерские отношения / О.А. Мошенко // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №3. – С. 3-4.

92. Надточий В.Д. Развивать сотрудничество с регионами / В.Д. Надточий // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №4. – С. 77-80.

93. Некрасов Н. Региональная экономика: Теория, проблемы, методы. / Н. Некрасов – М. : Экономика, 1975. – 317 с.

94. Огинская А.Е. Методические подходы к определению уровня конкурентоспособности пригородных пассажирских перевозок / А.Е. Огинская, Е.В. Толкачёва // Вестник ВНИИЖТ. – 2006. – №1. – С. 44-48.

95. Обрядчиков А.О. Железнодорожный транспорт и экология / А.О. Обрядчиков // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №12. – С. 71-73.

96. Общая теория статистики: статистическая методология в изучении коммерческой деятельности / Под ред. А.А. Спирина, О.Э. Башиной. – М. : Финансы и статистика, 1994. – 296 с.

97. Павло Підлісний. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України : [монографія] / Павло Підлісний. – К. : Наукова думка, 2003. – 344 с.

98. Пазойский Ю.О., Рябуха Л.С., Шубко В.Г. Организация пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Под ред. В.Г. Шубко. – М. : Транспорт, 1991. – 240 с.

99. Паламарчук М.М. Економічна і соціальна географія України з основами теорії. / М.М. Паламарчук, О.М. Паламарчук – К. : Знання, 1998. – 416 с.

100. Панченко О.І. Дисципліна взаємодії як основа ефективного функціонування системи «залізниця – регіон» / О.І. Панченко // Вісн. Черніг. технолог. ун-ту. – 2001. – № 14. – С. 88-94.

101. Панченко О.І. Загальний критерій соціально-економічної ефективності взаємодії залізничного транспорту з регіоном / О.І. Панченко // Вісн. Черніг. технолог. ун-ту. – 2001. – №14. – С. 121 -127.

102. Панченко О.І. Економічний потенціал регіону: проблеми формування і оцінки / О.І. Панченко // Проблеми економічної теорії і практики на сучасному етапі. Зб. наук.

праць Технолог. ун-т Поділля. – Хмельницький: Вид-во ТУП, – 1998. – С. 81-82.

103. Панченко О.І. Маркетингові аспекти впливу розвитку залізничної галузі на економічне обличчя регіону / О.І. Панченко // Маркетинг в Україні: Матер. II міжн. конф. «Стратегічний маркетинг та інноваційний менеджмент: теорія та практика, проблеми підготовки фахівців». – 2000. – Вип. № 4 (6). – С. 88-89.

104. Панченко О.І. Організаційно-економічний механізм взаємодії залізниці з регіоном / О.І. Панченко // Вісн. Черніг. технолог. ун-ту. – 2000. – № 11. – С. 73-78.

105. Панченко О.І. Принципи організаційно-економічної взаємодії залізничного транспорту з регіоном / О.І. Панченко // Сіверянський літопис. – 2000. – №6. – С. 164-166.

106. Панченко О.І. Фінансові проблеми ефективного функціонування залізничного транспорту / О.І. Панченко // Вісн. Черніг. технолог. ун-ту. – 2000. – №11. – С. 51-55.

107. Панченко О.І. Передумови розвитку організаційно-економічного механізму взаємодії залізничного транспорту з регіоном / О.І. Панченко, А.І. Шпомер // Сіверянський літопис. – 2000. – № 4. – С. 220-223.

108. Панченко О.І. Інтегрована транспортна мережа регіону в забезпеченні інтермодальних пасажирських перевезень / О.І. Панченко, Н.І. Богомолова // Вісник Чернігівського технологічного університету. – Ч.: ЧДТУ, 2005. – №23. – С. 56-61.

109. Панченко О.І. Взаємодія та партнерство на ринку транспортних послуг як фактор соціально-економічного зростання / О.І. Панченко // Сборник научных трудов: Научные исследования и их практическое применение. Современное состояние и пути развития. – Том 3: Экономика. – Одесса: Черноморье, 2005. – С. 26-27.

110. Панченко О.І. Концептуальні засади формування інтегрованої транспортної мережі регіону / О.І. Панченко // Вісник Чернігівського технологічного університету. – Ч.: ЧДТУ, 2007. – Вип. №29. – С. 172-178.

111. Панченко О.І. Державно-підприємницьке партнерство як основа формування та функціонування інтегрованої транспортної мережі регіону / О.І. Панченко // Вісник Чернігівського технологічного університету. – Ч. : ЧДТУ, 2008. – Вип. №32. – С. 143-149.

112. Парахина В.Н. Развитие управления региональным транспортным комплексом в современных условиях [монография] / В. Н. Парахина, Г. И. Ханалиев, А. А. Конов. – Ставрополь : Изд-во СевКавГТУ, 2010. – 199 с

113. Пасічник В.І. Проблеми ефективного використання основних залізничних напрямків і прикордонних переходів / В.І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 1998. – № 1(4-5). – С. 8-12.

114. Пасічник В.І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності: [монографія] / В.І. Пасічник. – К. : Науковий світ, 2003. – 222 с.

115. Пашенко Ю.Є. Транспортна забезпеченість економічних районів України : [монографія] / Ю.Є. Пашенко, Л.Ю. Потапенко, О.І. Шестак. – К. : РВПС України, 2002. – 150 с.

116. Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [монографія] / Ю.Є. Пашенко, О.І. Никифорок. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.

117. Перепелюк А.В. Государственное регулирование деятельности транспорта / А.В. Перепелюк // Железнодорожный транспорт. – 1993. – №8. – С. 50-54.

118. Перепелюк А.В. Основы маркетинга на железнодорожном транспорте по заказу АС “Интер-Контакт” / А.В. Перепелюк, Г.Д. Эйтулис, 1996. – 181 с.

119. Персианов В.А. Структурная реформа на железных дорогах России / В.А Персианов // Железнодорожный транспорт. – 1997. – №9. – С. 22-29.

120. Персианов В.А. Концессионный механизм управления на транспорте. / В.А. Персианов, Л.С. Федоров, В. Г. Варнавский. – М. : [б. и.], 2003. – 68 с.

121. Петренко В.А. Фирменное транспортное обслуживание – инструмент оживления экономики региона / В.А. Петренко // Железнодорожный транспорт. – 1998. – №3. – С. 2-3.

122. Петрук О.М. Облік та аналіз договірних відносин: проблеми теорії та практики. / О.М Петрук. – Житомир: ЖІТІ, 1999. – 332 с.

123. Пістун М. Основи теорії суспільної географії / М. Пістун – К. : Вища школа, 1996. – 231 с.

124. Пістун М.Д. Регіональна політика в Україні: суспільно-географічний аспект: [монографія] / Пістун М.Д., Мезенцев К.В., Тьорло В.О.. – К. : ВПЦ „Київський університет», 2004. – 130 с.

125. Покропивний С.Ф. Економіка підприємства / С.Ф. Покропивний – К. : КНЕУ, 2003. – 608 с.

126. Попов В.В. Правовое обеспечение / В.В. Попов // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С. 30-31.

127. Поповкін В.А. Регіонально-цілісний підхід в економіці / В.А. Поповкін – К. : Наукова думка. – 1993. – 218 с.

128. Портер Майкл Е. Стратегія конкуренції / Пер. з англ. А. Олійник, Р. Скильський. – К. : Основи, 1998. – 390 с.

129. Правдин Н.В., Негрей В.Я. Прогнозирование пассажирских потоков. / Н.В. Правдин, В.Я. Негрей – М. : Транспорт, 1980. – 222 с.

130. Предыбайлов В.М. Конструктивное сотрудничество / В.М. Предыбайлов // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №10. – С. 2-6.
131. Приходько А. С. Транспортная система региона / А. С. Приходько. – Владивосток : Изд-во ТГЭУ, 2007. – 159 с.
132. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / [Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін.] – К. : КУЕТТ, 2007. – 222 с.
133. Про оподаткування земель залізничного транспорту // Бюлетень систематизованого законодавства України. Серія 6. – 1999. – № 10. – С. 68-69.
134. Продвижение услуг в пассажирских перевозках // Железные дороги мира. – 1998. – №8. – С. 70-71.
135. Проект Netz 21 железных дорог Германии // Железные дороги мира. – 1997. – № 4. – С. 6-9.
136. Прохоренко Ю. А. Экономическое обоснование системы управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта в современных условиях: автореф. дис. на соискание уч. степени канд. экон. наук : 08.00.05 / Ю. А. Прохоренко. – М., 2004. – 24 с.
137. Развивать положительные тенденции // Железнодорожный транспорт. – 2000. – №1. – С.2-4.
138. Райзберг Б.А. Системный подход в перспективном планировании. / Б.А. Райзберг – М. : Экономика, 1975. – 271 с.
139. Резер С.М. Управление транспортным комплексом. / С.М. Резер – М. : Наука. – 1988. – 328 с.
140. Розміщення продуктивних сил України / С.І. Дрогунцов, Ю.І. Пітюренко, Я.Б. Олійник та ін. – К. : КНЕУ, 2000. – 364 с.

141. Россель Э.Э. Укреплять взаимодействие / Э.Э. Россель // Железнодорожный транспорт. – 1997. – № 7. – С. 2-3.

142. Самсонкін В.М. Тенденції рухомості населення України у приміському сполученні / В.М. Самсонкін, П.О. Яновський, О.М. Гудков // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Тези доп. третьої наук.-практ. конференції Сер. Техніка, технологія. – К. : КУЕТТ, 2005. – С. 113-115.

143. Самостоятельность и управление производственным профилем предприятия / А.П. Градов, А.П. Вещунов, Н.Л. Вещунова и др.; Рук. авт. колл. А.П. Градов. – М.: Экономика, 1990. – 237 с.

144. Сапежинский Ф.Н. Организация перевозок на железных дорогах Швеции / Ф.Н. Сапежинский // Железнодорожный транспорт. – 1996. – № 12. – С. 65-69.

145. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. / Ю.Г. Саушкин – М.: Мысль, 1973. – 558 с.

146. Свинцов Е. С. Регионально-транспортные исследования в современных условиях: [монография] / Е. С. Свинцов. – М. : Маршрут, 2005. – 300 с.

147. Сергій Шкарлет. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект : [монографія] / Сергій Шкарлет. – К. : Книжкове видавництво НАУ, 2007. – 436 с.

148. Системный анализ в экономике и организации производства / Под общ. ред. С.А. Валуева, В.Н Волковой – Л. : Политехника, 1991. – 398 с.

149. Сыч Е.Н. Транспортно-производственные системы: развитие и функционирование. / Е.Н. Сыч – К. : Наукова думка, 1986. – 156 с.

150. Сыч Е.Н. Транспортно-производственные комплексы: формирование и развитие. / Е.Н. Сыч – К. : Наукова думка, 1991. – 141 с.
151. Сич Є.М. Диверсифікація діяльності пасажирського залізничного транспорту в регіоні / Є.М Сич, О.І. Панченко // Проблемы информатизации и управления: Сборник научных трудов: Выпуск 4. – К. : КМУГА, 1999. – С. 195-199.
152. Сич Є. М. Основні напрямки взаємодії в системі «залізниця – регіон» / Є.М Сич, О.І. Панченко // Проблеми системного підходу в економіці: Сборник научных трудов: Выпуск 4. – К. : КМУГА, 2000. – С. 50-52.
153. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку: [монографія] / Є. Сич, В. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
154. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: [монографія] / Є.М Сич, В.П. Гудкова. – К. : Аспект-Поліграф, 2004. – 245 с.
155. Сич Є. М. Закони економіки транспорту: [монографія] / Є.М Сич, В.М. Кислий. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009. – 160 с.
156. Славинская Л. О понятии хозяйственного механизма / Л. Славинская // Экономические науки. – 1979. – № 2. – С. 28.
157. Смехов А.А. Логистика / А.А. Смехов – М. : Знание, 1990. – 63 с.
158. Смехов А.А. Модели транспортного рынка / А.А. Смехов // Железнодорожный транспорт. – 1997. – №1. – С. 57-59.
159. Совершенствование пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / А.А. Колесов, Б.А. Таулин, И.Н. Шапкин, В.Г. Шубко. – М. : Транспорт, 1991. – 143 с.

160. Соціально-економічна географія України / За ред. проф. Шаблія О.І. – Львів: Світ, 1994. – 608 с.
161. Социально-экономическая сущность общенародного хозяйственного механизма / В.П. Корниенко, Л.Д. Андреева. – К. : Вища школа, 1985. – 344 с.
162. Спиркин А.Г. Основы философии / А.Г. Спиркин – М. : Политиздат, 1988. – 592 с.
163. Старостенко В.И. Курс на взаимовыгодное сотрудничество с регионами / В.И. Старостенко // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 6. – С. 8-14.
164. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика / Д.М. Стеченко – К. : Вікар, 2001. – 377 с.
165. Столбов А.Г. Совершенствование хозяйственного механизма программно-целевых территориальных комплексов. / А.Г. Столбов – Л. : Изд-во Ленинградского университета, 1988. – 144 с.
166. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://magistral-uz.com.ua/?m=str&str=konception> – Назва з екрана.
167. Терешина Н.П. Инвестиционная политика в отрасли / Н.П. Терешина // Железнодорожный транспорт–1997. – №7. – С. 46-50.
168. Терешина Н. П. Формирование финансово-экономического механизма взаимодействия участников перевозок в пригородном сообщении: [монография] / Н.П. Терешина, Р.М. Царев. – М. : ВИНТИ РАН, 1999. – 122 с.
169. Теория систем и методы системного анализа в управлении и связи / В.Н. Волкова, В.А. Воронков, А.А. Денисов и др. – М. : Радио и связь, 1983. – 248 с.
170. Толкачёва М.М. Нормативы компенсации убыточности пригородных перевозок / М.М. Толкачёва, Л.А. Мартынова // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 4. – С. 53-57.

171. Транспорт страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; под ред. И. В. Белова. – М. : Транспорт, 1987. – 311 с.

172. Трихунков М.Ф. Повышение эффективности транспортного производства / М.Ф. Трихунков // Железнодорожный транспорт. – 1992. – №12. – С. 52-57.

173. Усманов М.М. Плодотворное сотрудничество / М.М. Усманов, Н.М. Протасов // Железнодорожный транспорт. – 1996. – №4. – С. 40-42.

174. Федин Т.В. Государственное управление транспортом / Т.В. Федин // Железнодорожный транспорт. – 1996. – № 9. – С. 24-29

175. Федосеев В.В. Экономико-математические методы и модели в маркетинге / ВЗФЭИ. / В.В. Федосеев – М. : АО “Финстатинформ”, 1996. – 110 с.

176. Философский словарь. [сост. И.В. Андрущенко, О.А. Вусатюк, С.В. Линецкий, А.В. Шуба] – К. : А.С.К, 2006. – 1056 с.

177. Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства / Е.Д. Хануков – М. : Трансжелдориздат, 1956. – 412 с.

178. Хорев Б.С. Территориальная организация общества / Б.С. Хорев – М. : Мысль, 1981. – 320 с.

179. Хусаинов Ф.И. Повышение эффективности железнодорожных перевозок при конкуренции с автотранспортом / Ф.И. Хусаинов // Железнодорожный транспорт. – 2007. – №1. – С.54-56.

180. Цветов Ю.М. Организация совместной работы различных видов транспорта / Ю.М. Цветов, В.А. Лысенков, Ю.М. Смелянский – К. : Техніка, 1985. – 191 с.

181. Циганов В.В. Управление региональной транспортной системой. / В.В. Циганов, Р.М. Гурков– Л. : Изд-во ЛФЭИ, 1990. – 117 с.

182. Чернюк Л.Г. Транспорт і проблеми регіонального розвитку господарства України / Л.Г. Чернюк // Збірник наукових праць КІЗТ – 2001. – Том 5 Випуск 1 – С.13-19.

183. Чернюк Л.Г. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України: [монографія] : Л.Г. Чернюк, Т.В. Пепа, О.М. Ярош. – К. : Наук. світ, 2003. – 182 с.

184. Чичагов П.К. Структурная реформа железнодорожного транспорта: состояние и перспективы / П.К. Чичагов // Железнодорожный транспорт. – 2000. – №2. – С.18-23.

185. Шаблій О. Межотраслевые территориальные системы (проблемы, методология и теории). / О. Шаблій – Львов: «Вища школа», 1976. – 462 с.

186. Шафиркин Б.И. Единая транспортная система и взаимодействие различных видов транспорта. / Б.И. Шафиркин – М. : Высшая школа, 1983. – 191 с.

187. Шевчук В.А. Международные финансовые институты: политика в секторе экономической инфраструктуры. / В.А. Шевчук – М. : Анкил, 1999. – 104 с.

188. Шевчук В.І. Соціально-економічні аспекти розвитку транспортної системи регіону / В.І. Шевчук, О.І. Панченко, М.Г. Пекельний // Вісн. Черніг. технол. і-ту, 1998. – №9. – С. 46-51.

189. Шевоцуков П.А. Опыт взаимодействия МПС России, железных дорог и субъектов Российской Федерации по решению транспортных проблем и развитию экономики регионов / П.А. Шевоцуков // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С. 17-23.

190. Шикин Е. В. Математические методы и модели в управлении / Е. В. Шикин, А.Г. Чхартишвили – М. : Дело, 2000. – 440 с.

191. Шкапич С.И. Управление тарифной политикой железных дорог СНГ / С.И. Шкапич // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №8. – С. 70-73.
192. Шохин А.А. Дисциплина поставок. / Шохин А.А. – М. : Юрид. лит., 1985. – 160 с.
193. Шутю С.В. Опыт железных дорог: Южно-Уральская / Шутю С.В. // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 9. – С. 34-36.
194. Экономика / Под ред. доц. А.С. Булатова – М. : Издательство БЕК, 1995. – 632 с.
195. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.-д. трансп. / М.Н. Беленький, В.А. Дмитриев, А. И. Журавель и др.; Под ред. В.А. Дмитриева Ф.П. Мулюкина. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1985. – 438 с.
196. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Е.Д Ханукова. – изд. 3-е., – М. : Транспорт, 1971. – 360 с.
197. Экономика железнодорожного транспорта / [Белов И.В., Терешина Н.П., Галабурда В.Г. и др. Под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова]. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.
198. Экономика труда и социально-трудовые отношения / Под ред. Г.Г. Меликьяна, Р.П. Колосовой. – М. : Изд-во МГУ, 1996. – 623 с.
199. Экономическая география транспорта / Н.Н. Казанский, В.С. Варламов и др.; Под. ред. Н.Н. Казанского. – М. : Транспорт, 1991. – 280 с.
200. Экономическая теория (политэкономия): Учебник / Под общей ред. акад. В.И. Видяпина, акад. Г.П. Журавлёвой. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 560 с.
201. Юрій Бараш. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Юрій Бараш. – Д. : Вид-во ДНУЗТ ім. акад. Лазаряна, 2006. – 264 с.

202. Юрій Вдовенко. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: [монографія] / Юрій Вдовенко. – Чернігів. : Вид-во ЧДТУ, 2009. – 198 с.

203. Юрий Цветов. Транспорт: системный подход / Юрий Цветов. – М. : Знание, 1980. – 62 с.

204. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: Проблеми та перспективи / Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І.; за ред. І.Р. Юхновського. – К. : ФАДА, ЛТД, 2004. – 176 с.

205. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І.; за ред. І.Р. Юхновського. – К. : ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.

206. Яновський П.О. Сучасні тенденції ринку приміських пасажирських перевезень / П.О. Яновський, О.М. Гудков, В.П. Гудкова // Наука в транспортном измерении: Пассажирские перевозки: Тезисы докл. II Международ. науч-практ. конф. – К., 2006. – С. 52-53.

207. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

208. <http://www.railway.dn.ua/>

209. <http://www.swrailway.gov.ua/>

210. <http://www.pz.gov.ua/>

211. <http://www.chernigivstat.gov.ua/>

212. <http://www.uz.gov.ua/>