

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Орлова І. Реформування транспортних пільг в Україні з урахуванням міжнародного досвіду / І. Орлова. - Пілотні Проекти Соціальної Допомоги. - Семінар "Представлення та обговорення проміжних результатів впровадження та оцінки пілотних проектів соціальної допомоги. - CASE Україна. - Березень, 2010 Електронний доступ до ресурсу: [www.case-ukraine.com.ua](http://www.case-ukraine.com.ua)

2. Мельник С.В., Журавська В.Г., Кобзій О.В. Концепція реформування системи надання соціальних послуг, допомоги та призначення соціальних послуг / С.В Мельник., В.Г Журавська., О.В.Кобзій. Міністерство соціальної політики Українська державна установа науково –

дослідний інститут соціально – трудових відносин. - Луганськ – 2011. – 14 с. Електронний доступ до ресурсу: [lir.lg.ua/docs/k\\_r%20\(1\).doc](http://lir.lg.ua/docs/k_r%20(1).doc)

3. Удосконалення системи пільг в Україні [www.case-ukraine.com.ua/...](http://www.case-ukraine.com.ua/)

4. Звіт про науково-дослідну роботу "Моніторинг досвіду країн Європи, США, країн пострадянського простору, включаючи прибалтійські країни, в частині надання пільг окремим категоріям громадян" С.В. Мельник, М.К. Гаврицька, І.М. Овчарова, Мінпраці та соц. Політики України, державна установа Науково-дослідний інститут соціально – трудових відносин, Луганськ-2008. Електронний ресурс: [http://www.mlsp.gov.ua/document/87154/Zvit\\_monit\\_dosvid\\_pilg.doc](http://www.mlsp.gov.ua/document/87154/Zvit_monit_dosvid_pilg.doc)

**Анотація.** В статті розглядається необхідність розробки єдиної класифікації категорій льотного контингенту на залізничному транспорті, що допоможе систематизувати, контролювати, і реформувати існуючу систему надання пільг на залізничному транспорті.

**Ключеві слова:** класифікація, льотний контингент, пасажирський залізничний транспорт

**Summary.** In article is considered necessity working out of uniform classification of categories of privileged and contingent on a railway transportation that will help to systematize, supervise, and to reform existing system take privileges for a railway transportation.

**Keywords:** classification, a preferential contingent, a passenger railway transportation

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Позднякова Л.О.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 656.2

## РЕАЛІЗАЦІЯ КОМПЛЕКСНИХ КОМЕРЦІЙНИХ ПОСЛУГ НА ЗАСАДАХ ПРІОРИТЕТНО-ПАРТНЕРСЬКОГО ПІДХОДУ

*Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

*В роботі розглянуто необхідність та важливість визначення чинників розподілу виконання головних функцій управління при застосуванні пріоритетно-партнерського підходу на залізничному транспорті.*

**Ключові слова:** комплексна комерційна послуга, пріоритетно-партнерський підхід, залізничний туризм.

**Постановка проблеми.** На сьогодні досить гостро стоїть проблема державного фінансування реалізації окремих державних проектів. На залізничному транспорті така проблема існує не перший день, особливо при організації нових проектів, реалізація яких потребує залучення

приватного бізнесу, оскільки залізниця не зможе виконувати певні функції.

При організації залізничного туризму особливо гостро постає проблема виконання певних функцій іншими операторами ринку. Сучасні підходи організації бізнесу допускають

застосування пріоритетно-партнерського підходу. Тобто спрямування зусиль держави та приватного бізнесу на виконання певних конкретних функцій при здійсненні спільної діяльності.

**Аналіз останніх публікацій.** Питанням розв'язання проблеми адаптації залізниць в ринковому середовищі приділяли та приділяють увагу багато вчених: О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Ю.Ф. Кулаєв, Л.О. Позднякова, Є.М. Сич, Н.В. Якименко та інші [4, 2, 3, 5, 6].

Але питання застосування пріоритетно-партнерського підходу на залізничному транспорті хоча і знайшли відображення в роботах відомих вчених, досі не визначено механізм розподілу функцій при цьому та визначення ролі партнерів.

Тому **метою роботи** є визначення чинників розподілу виконання головних функцій управління при застосуванні пріоритетно-партнерського підходу на залізничному транспорті в процесі реалізації комплексних комерційних послуг.

**Виклад основного матеріалу.** На теперішній час пріоритетно-партнерський підхід в літературі висвітлено переважно як державно-приватне партнерство, який представляє собою альтернативу приватизації життєво важливих, стратегічно значимих об'єктів державної власності. У сучасному розумінні державно-приватне партнерство – це інституціональний та організаційний альянс між державою та бізнесом, що переслідує мету реалізації національних і міжнародних, масштабних і локальних, але завжди суспільно значимих проектів у широкому спектрі сфер діяльності: від розвитку стратегічно важливих галузей промисловості та науково-дослідницьких конкурент орьських робіт до забезпечення суспільних послуг [1].

По своїй економічній природі державно-приватне партнерство є наслідком розвитку традиційних механізмів взаємодії господарських відносин між державною владою і приватним сектором в цілях розробки, планування, впровадження, фінансування, експлуатації об'єктів інфраструктури. Тобто його можна охарактеризувати як довгострокове партнерство, не запрограмоване на короткострокову участь приватного партнера, з метою залучення додаткових джерел фінансування, досягнення успішного виконання певних державних проектів.

Для більш широкого розуміння варто відзначити, що як правило, не держава підключається до проектів бізнесу при державно-приватному партнерстві, а, навпаки, держава запрошує бізнес взяти участь в реалізації проектів. До того ж це припускає взаємодію держави і приватного бізнесу не тільки в економіці, а й в політиці, культурі, науці тощо.

Базовими ознаками державно-приватного партнерства вважаються наступні:

- взаємодія здійснюється між державою і приватним бізнесом;
- співпраця сторін закріплюється на офіційній, юридичній основі;
- частіше за все, взаємодія сторін має рівноправний характер;
- під час реалізації проектів об'єднуються ресурси і внески сторін;
- під час реалізації таких проектів розмежовуються функції, які виконуються державою та приватним партнером;
- фінансові ризики і витрати, а також досягнуті результати розподіляються між сторонами в заздалегідь визначених пропорціях.

Тому в рамках державно-приватного партнерства відбувається делегування державою певного ряду повноважень приватному сектору, але все ж таки ключова роль в забезпечення перевізного процесу належить державі.

На меті пріоритетно-партнерського підходу є створення доданої вартості (раціональне використання коштів як оптимальне поєднання всіх проектних витрат, ризиків, вигод) і підвищення економічної ефективності. Ця мета може бути досягнута, у випадку взяття на себе відповідальності з боку держави та приватного сектору за частини проекту, де вони мають більше компетенцій, і переймають на себе ті ризики, з якими вони можуть впоратися краще.

В сучасних ринкових умовах господарювання варто розділити перевезення на дві категорії: 1) перевезення населення, як фактор забезпечення виконання соціальної функції транспорту; 2) перевезення комерційного характеру з метою забезпечення задоволення потреб споживачів (перевезення преміум-класу, залізничний туризм, перевезення в нестандартних вагонах та за індивідуальним графіком, перевезення вагоном-автомобілем тощо). Таким чином, до комплексних комерційних послуг відносять послуги на замовлення не соціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у потязі та на станціях, що надаються на комерційній основі. Формування тарифів на комплексні комерційні послуги на основі пріоритетно-партнерського підходу полягає у тому, що тарифоутворювачем на ці послуги є один з партнерів, тобто він є і головним оператором в процесі формування та надання цих послуг, і формує на них тарифи, при цьому він грає ведучу роль у трьох аспектах:

- формування тарифів;
- одержання плати за послугу;
- розподіл доходів між учасниками процесу надання послуги.

Пріоритетна роль в цих напрямках відіграє важливу і вирішальну роль, адже це дає можливість вибирати партнерів, змінювати їх та змінювати частки розподілу прибутку. Виходячи

саме з цих пріоритетів і можна виділити дві форми пріоритетно-партнерського підходу: державно-приватне партнерство та приватно-державне партнерство. Приватно-державне партнерство є подальшим розвитком цієї форми співпраці коли пріоритетні функції, як вже було зазначено, виконує не держава, а приватний бізнес.

Поступальний розвиток співробітництва приватного бізнесу і влади на залізничному транспорті сприяє утворенню принципово нових моделей фінансування, відносин власності та методів управління. Але це висуває на перший план питання перерозподілу повноважень власності. Мова йде про такі повноваження, як право контролю над використанням активів, право на доход, право на управління, а також право на змінення капітальної вартості об'єктів угод і право на переуступання тих чи інших власницьких прав іншими особами.

Поняття державно-приватне партнерство або приватно-державне партнерство повинно використовуватися та відображати залежність - кому належить ключова роль управління, відповідальності та прийняття ризиків.

Стосовно залізничного туризму, як одного з видів комплексної комерційної послуги, це може виглядати таким чином:

1) керівництво залізниці є головним організатором залізничної туристичної подорожі і залучає приватних партнерів до участі в розробці та реалізації туру, і таким чином, воно може на свій розсуд обирати та змінювати партнерів;

2) приватні туристичні оператори є організаторами залізничної туристичної подорожі та тарифоутворювачами, тобто саме вони залучають до співпраці залізницю, в якості орендодавця (рухомий склад, залізнична інфраструктура тощо) та партнера.

У випадку, коли саме залізниця є туристичним оператором при формуванні та реалізації залізничного туру (є тарифоутворювачем та отримує дохід від продажу туру), як вже було зазначено, мова безперечно йде про державно-приватне партнерство. Але на сьогодні не варто відвертати увагу від випадків, коли саме приватний сектор гратиме ключову роль при організації залізничних подорожей, адже це також можливість для залізничного транспорту отримувати додаткові доходи. Це можливо, коли приватні туристичні оператори орендують у залізниці окремі вагони або цілий состав для залізничних турів.

При організації залізничних подорожей найбільш доцільним є державно-приватне партнерство як форма співпраці з приватним сектором. Керівництво залізниці в такому випадку є не тільки організатором туру і основним тарифоутворювачем, а й встановлює цілі проекту, визначає не тільки вартісні, а й якісні параметри,

здійснює моніторинг реалізації залізничного туризму та забезпечує надання основних послуг. приватний партнер відповідає за надання певних послуг та виконання ряду функцій, які для залізничного транспорту не притаманні.

Проекти, які здійснюються на основі державно-приватного партнерства являють собою певну особливу конфігурацію інтересів партнерів. Держава виступає у ролі носія суспільно значимих інтересів і цілей. Вона зацікавлена як в ефективності загальних результатів проекту державно-приватного партнерства, так і в забезпеченні власного комерційного ефекту. Приватний партнер зазвичай ставить на меті отримання максимально можливого прибутку. Тому частина функцій, ризиків, зобов'язань неминує підлягають розподілу між партнерами.

Пасажирські залізничні перевезення у внутрішньодержавному сполученні є збитковими, до того ж аналіз показує тенденції зниження пасажиропотоку внаслідок певних як загальноекономічних, так і соціальних причин. Розвиток вільної конкуренції у сфері пасажирських перевезень є доцільним через те, що конкуренція сприятиме покращенню якості обслуговування пасажирів, але з огляду на збитковість пасажирських перевезень вони потребують підтримки з боку держави та розвитку в напрямку комерціалізації.

В процесі реалізації проектів державно-приватного партнерства використовуються різноманітні механізми співпраці державних структур і приватного бізнесу. Вони відрізняються в залежності від обсягу переданих приватному партнерові прав власності, інвестиційних зобов'язань сторін, принципів розділення ризиків між партнерами, відповідальності за проведення різних видів робіт.

Суб'єкти державної влади організують регулюючу діяльність у сфері партнерства з приватним бізнесом в таких напрямках:

- вони виробляють стратегію та принципи відносин бізнесу з суспільством в цілому і з публічною владою зокрема;

- вони формують інституційне середовище для розробки і реалізації партнерських проектів;

- вони безпосередньо займаються організацією і управлінням державно-приватного партнерства, розробляють його форми і методи, а також конкретні механізми.

**Висновки.** Таким чином, можна зробити висновок, що партнерство держави та приватного бізнесу є стимулом до підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту. Реалізація комплексних комерційних послуг на основі пріоритетно-партнерського підходу потребує врахування чинників розподілу виконання головних функцій управління проектом, що реалізується, а саме врахування того, хто є

тарифоутворювачем та отримую доход від цього проекту.

//Залізничний транспорт України. – 2000. - № 4. – С. 2-8.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Варнавский В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления [Электронный ресурс] / В. Варнавский. – Режим доступа: <http://www.strana-oz.ru>

2. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий / В.Л. Дикань. – Х.: Основа, 1997. – 345 с.

3. Кулаев Ю.Ф. Концептуальные аспекты оптимального управления пассажирскими перевозками / Ю.Ф. Кулаев, И.М. Аксенов

4. Менеджмент на залізничному транспорті: навчальний посібник / За ред. О.Г. Дейнеки, Л.О. Позднякової. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 300 с.

5. Сич Є.М. Пасажи́рський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є.М. Сич, В.П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.

6. Якименко Н.В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. - № 31. – С. 197-202.

**Анотація.** В роботі розглянуто необхідність і важливість визначення факторів розподілу виконання головних функцій управління при застосуванні пріоритетно-партнерського підходу на залізничному транспорті.

**Ключевые слова:** комплексная коммерческая услуга, пріоритетно-партнерский подход, залізничний туризм.

**Summary.** A necessity and importance of determination of factors of distribution of implementation of main functions of management is in-process considered at application of priority-partner approach on a railway transport.

**Keywords:** complex commercial favour, priority-partner approach, railway tourism.

*Рецензент д.е.н., доцент УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*

УДК 658.112.3:656.2

## УПРАВЛІННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯМ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ ЗАЛІЗНИЦІ

*Дикань О.В., к.е.н., доцент,  
Йолкін Д.Г., аспірант,  
Канівцова В.Ю., магістрант (УкрДАЗТ)*

*Стаття визначається об'єктивною необхідністю системного комплексного підходу до розробки теоретичних, методичних і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності функціонування об'єктів транспортної галузі.*

**Ключеві слова:** управління, підрозділ, транспорт, ефективність функціонування, залізниця, єдина транспортна система.

**Постановка проблеми.** Перевезення вантажів і пасажирів здійснюється різними видами транспорту, що тісно пов'язані і взаємодіють між собою і утворюють єдину транспортну систему держави. Єдина транспортна система є однією з найважливіших і пріоритетних сфер економіки

країни. Вона покликана забезпечити платоспроможний попит населення і всіх галузей суспільного виробництва в перевезеннях і пов'язаних з ними сервісних послуг з високою якістю та комфортом.

© Дикань О.В.,  
Йолкін Д.Г.,  
Канівцова В.Ю.

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 37, 2012**