

економіки держави, змін обсягів залізничних перевезень і зміни форми власності галузі. При цьому необхідний якісний механізм державного регулювання проведення реформування залізничного транспорту. У першу чергу це вдосконалення законодавчо-правової та нормативно-правової баз до сучасних умов розвитку залізничної галузі. По-друге, рішення питання фінансування збиткових пасажирських перевезень у місцевому русі. По-третє, забезпечення розвитку галузей, які обслуговують залізничні підприємства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція Державної Програми реформування залізничного транспорту [Текст]: Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. за № 651-р // Офіц. Вісник України. – 2007. – № 1. – С. 250.
2. Про приватизацію майна державних підприємств [Текст]: закон Верховної Ради України від 04 березня 1992р. - № 2164-ХІІ // Парламентське вид-во, 1992. – 75с.
3. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки [Текст]: Законопроект України від 16 грудня 2009 р. № 1390 // Урядовий кур'єр. – 2009. – С. 5.
4. Про створення Центральної комісії з реформування залізничної галузі [Текст]: Наказ Укрзалізниці від 12.04.2011 № 133-Ц // Всеукраїнська транспортна газета Магістраль - К.: - 2011. - №6. – С. 15
5. Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту

загального користування [Текст]: Законопроект № 9337 від 24.10.2011 // Офіц. Вісник України – 2011. - № 4. – С. 160.

6. Дикань В.Л. Особливості реформування Національної транспортної системи [Текст] / В.Л.Дикань, О.М. Єлагіна // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізнич. трансп. –Х., 2002. – №1. – С. 17–21.
7. Данько Н.И. Концепция похода к реформированию железнодорожного транспорта [Текст]: / Н.И. Данько, Е.И. Балака, Е.В. Семенцова // Залізничний транспорт України. Науково-практичний журнал. – К., 2011. – №5. – С. 45–50.
8. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України [Текст]: / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін. // Навч. посібн. - Київ: КВЕТТ. – 2007. – 222 с.
9. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [Текст]: / Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України, 2006, №3, С. 10–13.
10. Позднякова Л.О. Теоретичне обґрунтування доцільності реструктуризації структури управління залізничним транспортом України [Текст]: / Л.О. Позднякова, Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. –2008. - № 24.– С. 34–36.
11. Кривописин А.М. Региональная политика железных дорог Украины в период их реформирования [Текст]: / Кривописин А.М., Ейтутис Г.Д. // Залізничний транспорт України, Київ, - 2007. - №1, - с. 44-46.
12. Ейтутис Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту [Текст]: / Г.Д. Ейтутис, Кривописин О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. – Київ. – 2007. – №2. - С. 31-35.

Аннотация. Реформирование железнодорожного транспорта Украины является сегодня одним из важных вопросов страны. В данной статье рассматриваются тенденции пути проведения реформирования железнодорожного транспорта за последние годы. Рассмотрены важнейшие этапы реформирования, которые были приняты относительно законодательных изменений.

Ключевые слова: реформирование, железнодорожный транспорт, акционерное общество.

Summary. Reform of Railway Transport of Ukraine is today one of the important issues the country. This paper examined trends in the way of reform of rail transport in recent years. Considered the major stages of reform, which were adopted on legislative changes.

Keywords: reform, railways, joint-stock company.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.072:330.36

ЗБАЛАНСУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ В СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ

Гудкова В.П., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

Запропоновано логіко-семантичну, структурно-функціональну та причинно-наслідкову моделі врівноваження соціально-економічних зв'язків в сфері пасажироперевезень.

Ключові слова: концептуальне моделювання, соціально-економічні зв'язки, сфера перевезення пасажирів.

Постановка проблеми. Типологія змісту основних соціально-економічних механізмів збалансування суспільно-транспортних відносин сфери пасажироперевезень (СПП) на теоретичному рівні демонструє залежність характеру транспортного обслуговування населення від виробничо-споживчих умов та вимог політичної системи. Досягнення рівноваги виявляється через поступальний процес неодноразового з'ясування відповідностей можливого обслуговування потребам у переміщенні з подальшим уточнення масштабності, властивостей та функціональних характеристик діяльності. Виходячи з вимог економічної системи та завдяки приналежності послуг СПП до квазісуспільних благ комерційну складову та відповідно механізми ринкової самоорганізації позначено як первісні, базові для прийняття подальших рішень та застосування механізмів державного регулювання. Проте усвідомлюючи першочерговість механізмів ініціації персоніфікованої пропозиції, ініціації індивідуального попиту та ринкового постає питання яким чином їхня дія узгоджуються з дією інших досить важливих для реалізації завдань соціальної системи механізмів ініціації суцільних та виключних державних преференцій, ініціації державних санкцій та квазісуспільного?

Методологія концептуального моделювання «сутність – зв'язок» дозволяє розкрити зазначену залежність, ідентифікувати ключові об'єкти або сутності, як центральні вузли для окремих сукупностей відомостей, та відобразити зв'язки між різними складовими [1, с. 15]. Оскільки будь-яка змістовна модель являє собою абстрактну будову, що визначає структуру модельованої системи, позначає властивості елементів і встановлює причинно-наслідкові зв'язки, притаманні системі та істотні для

досягнення мети моделювання, а це вимагає обов'язкового забезпечення цілісності складної предметної області. Оскільки склад системи розшаровується на декілька рівнів, на кожному з яких властивості об'єктів і характер зв'язків можуть відрізнитися та потребувати відповідної ідентифікації та уточнення. Оскільки виходячи з вимог збалансування неоднорідних зв'язків в СПП виникає необхідність локалізації послуг в різних секторах та застосування різної методології врівноваження суперечливих інтересів учасників, слід побудувати декілька концептуальних моделей, заснованих на інтегруванні та взаємопроникненні категорій предметної області.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. В наукових працях, присвячених дослідженню проблем транспортного обслуговування населення, пропонувались моделі розв'язання певних економічних завдань. Вирішувались питання тарифоутворення [2], формування витрат [3], створення організаційно-економічних засад розвитку пасажирських перевезень окремого виду транспорту [4, 5] або виду сполучення [6], формування умов саморозвитку [7] або застосування засобів регулювання [7], але в цілому проблема збалансування виробничо-споживчих зв'язків СПП не вивчалася.

З метою надання процесу соціально-економічного врівноваження суспільно-транспортних інтересів в СПП більшої визначеності та легшого сприйняття концептуальне моделювання повинне проходити ряд етапів та по-суті зводиться до побудови декількох взаємопов'язаних, доповнюючих одна одну, поступово уточнюючих попередні концептуальних моделей.

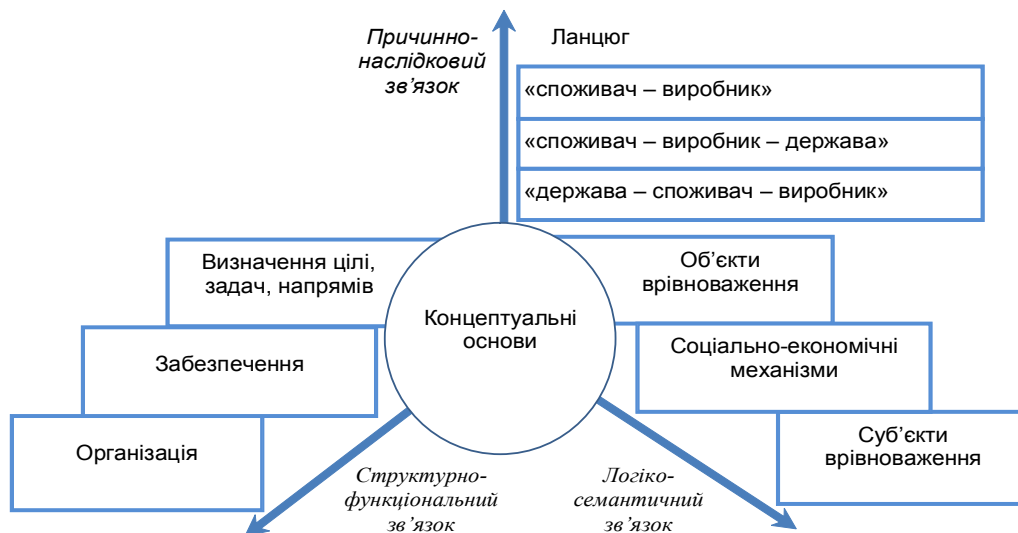


Рис. 1. Схема предметної області концептуального моделювання

По-друге, для подальшого горизонтального уточнення логіки протікання процесу врегулювання суперечностей СПП, пояснення окремих відносно елементарних операцій необхідних для збалансування, з'ясування взаємопов'язаних структурних зв'язків і функціональної послідовності керівних дій й координуючих операцій за рахунок відповідей на питання «яким чином?» потребує розробки *структурно-функціональна модель*.

По-третє, для пояснення характеру і прогнозування параметрів функціонування і розвитку СПП, виявлення головних взаємозв'язків між окремими секторами, встановлення певного впливу різних суспільно-транспортних чинників та вертикального опису динаміки процесу соціально-економічного врегулювання з поясненням «в якій послідовності?» реалізуються управлінські дії вимагає створення *причинно-наслідкова модель*.

Виклад основного матеріалу. При побудові логіко-семантичної моделі ключовим є встановлення концептуальних основ, визначення суб'єктів, опис механізмів та виявлення об'єктів врівноваження. Саме така сукупність сутностей дозволяє відповісти на раніше наведену низку питань. З врахуванням матеріалів дослідження [11] детально зупинятися на кожній сутності немає потреби. Достатньо уваги

приділено змісту квазісервісного підходу, на якому повинні ґрунтуватися процеси соціально-економічного збалансування суспільно-транспортних суперечностей і який випливає з концепції сервісної економіки та соціальної держави, стаючи теоретичним підґрунтям врівноваженого функціонування і збалансованого розвитку СПП. Не має потреби повертатися до надання визначень та позначення ролі суб'єктів врівноваження, які виходячи з квазісервісного підходу розглядаються у ланцюгах «споживач – виробник», «споживач – виробник – держава» і «держава – споживач – виробник», при цьому обмежуючись лише ланками пасажирів і перевізників, або передбачаючи залучення і додаткову дію різних (залежно від мети участі) державних органів. Досить повно окреслено головні соціально-економічні механізми, задіяні суб'єктами для впливу на об'єкти врівноваження СПП. При цьому і самим об'єктам раніше була надана достатньо детальна характеристика, яка дозволяє відокремити не лише об'єкти прямої дії, якими є соціально-економічні інтереси пасажирів, перевізників, держави, але й об'єкти непрямого втручання – умови доступу та експлуатації перевізниками транспортної інфраструктури і транспортних засобів.

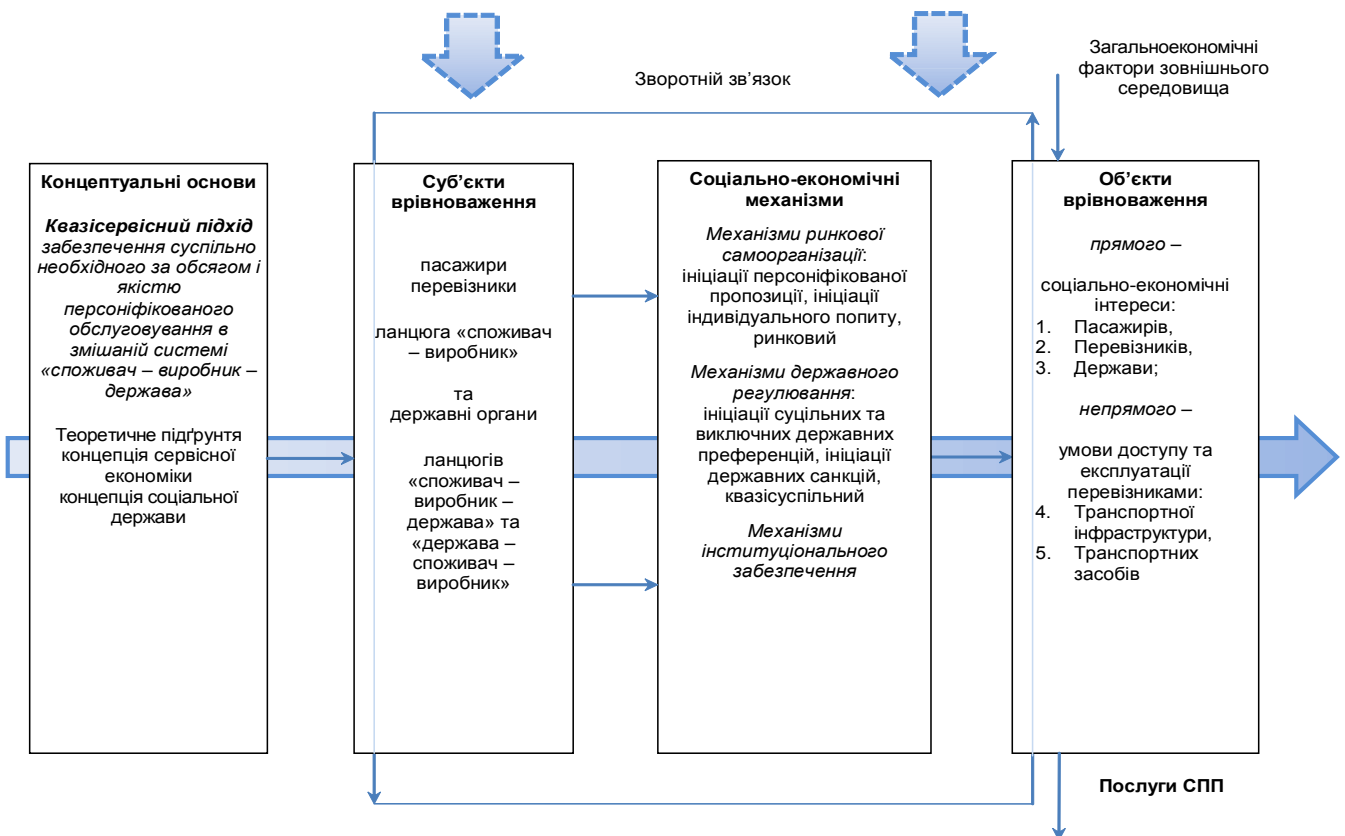


Рис. 2. Логіко-семантична модель збалансування зв'язків СПП

У логіко-семантичній моделі зв'язок між позначеними сутностями набуває певної динаміки, позначає центральний процес та будується за

конструктивною лінією: на підставі квазісервісного підходу суб'єкти збалансування суспільно-транспортних суперечностей під час дії соціально-

економічних механізмів прямо або опосередковано забезпечують врегулювання протиріч та узгодження інтересів в СПП. Зважаючи на загальність її побудови залежно від деталізації кожної сутності та вихідних цільових установок досить абстрактно сформульована конструктивна лінія з відповідними уточненнями не змінюючи головного змісту може бути втіленням окремих часових й територіальних проявів з повним або обмеженим поданням виникаючих зв'язків. Горизонтальні та вертикальні стрілки асоціюють логіко-семантичну модель з іншими уточнюючими концептуальними моделями. Горизонтальний напрям підкреслює необхідність реалізації сутностей, утворюючих структурно-функціональну модель (обов'язковість встановлення цілей, задач, напрямів, розробки систем забезпечення і організації процесу взаємодії). Вертикальне спрямування вказує на алгоритмічний зв'язок горизонтальних втілень конструктивної лінії, який розкривається причинно-наслідковою моделлю.

Структурно-функціональна модель розкриває в динаміці процес врівноваження протиріч в СПП. Для цього в моделі застосовано певну сукупність ключових точок, що позначають головні зв'язки та поступальні переходи між сутнісними модулями. Ключова точка «1» вказує на залежність конкретних цілей, задач і напрямів від існуючих суспільно-

транспортних інтересів. Прийнята ідеологія формування економічної та соціальної систем і оцінка транспортного обслуговування визначає параметри суспільно-транспортної взаємодії, а раз так і зміст стратегії розвитку та організацію СПП. Якщо за основу приймається квазісервісний підхід це означає відособлене по секторах але компромісне і комплементарне врівноваження системи в цілому. Ключова точка «2» демонструє той факт, що з врахуванням сформованої стратегії визначаються способи, організаційні форми і схеми забезпечення соціально-економічної рівноваги. Далі, слідуючи за ключовою точкою «3», безпосередньо здійснюється організація процесу: плануються показники соціально-економічної діяльності, реалізуються планові завдання, оцінюється ступень відповідності фактичних даних передбаченим параметрам. Ключові точки «4» і «5» відображають роль, позначають місце і конкретизують процес забезпечення, а саме підкреслюють, що вихідні виробничо-споживчі умови повинні як врівноважувати функціонування, так і збалансовувати розвиток СПП. Прями й зворотній зв'язок між забезпеченням і організацією визначають ключові точки «6» і «7», а між управлінням і його результатами – ключові точки «8» і «9».

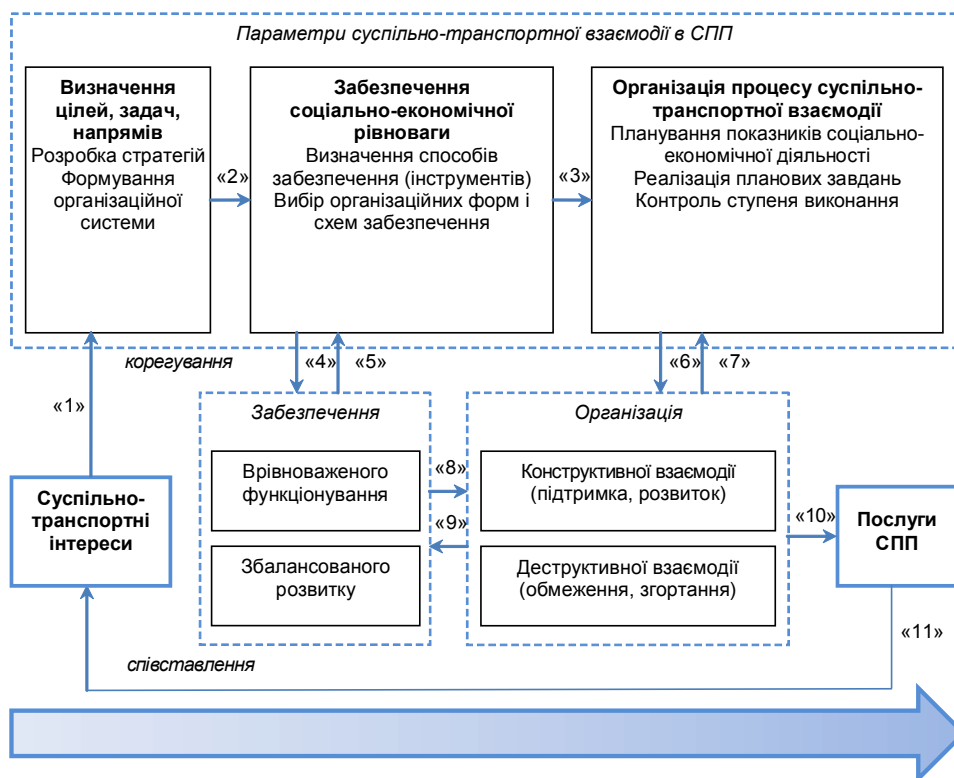


Рис. 3. Структурно-функціональна модель збалансування зв'язків СПП

Зазначені етапи демонструють характер взаємодії, що набуває або конструктивних ознак і тим самим обумовлює підтримку транспортного

обслуговування з боку учасників відносин, а отже розвиток відповідних послуг СПП, або деструктивного змісту – тоді відповідна діяльність

Проблеми транспортного комплексу України

обмежується, а її масштаби зменшуються. Ключова точка «10» відображає підсумок врівноваження – послуги СПП, сукупна кількісно-якісна оцінка яких співставляється із сформованими суспільно-транспортними інтересами та у випадку невідповідності запускає описаний процес заново. Для оцінки зворотного зв'язку модель містить ключову точку «11».

Причинно-наслідкову модель побудовано у вигляді алгоритму. Якщо кожен із окремих випадків конструктивної лінії представити у вигляді системи на вході якої знаходяться вимоги і можливості учасників відносин та загальноекономічні умови здійснення господарської діяльності, а на виході кількісно-якісну сукупність послуг СПП, а також врахувати необхідність комерціалізації і соціалізації зв'язків, логіка врегулювання виникаючих суперечностей набуває трьох крокового вигляду. На першому кроці формується система, що відповідає

принципам функціонування комерційного сектору транспортного обслуговування населення і втілюється під час взаємодії ланок ланцюга «споживач – виробник». Отримані параметри комерційного сектору перевіряються на відповідність загальносуспільним вимогам. У випадку повної відповідності послуги виробляються і реалізуються у встановленому обсязі з узгодженими властивостями. У випадку невідповідності здійснюється перехід до наступного етапу врівноваження. На другому кроці будуються зв'язки і обговорюються умови надання послуг соціального сектору ланцюга «споживач – виробник – держава», при цьому враховуються соціальні вимоги пасажирів, економічні потреби перевізників та суспільні інтереси держави, відповідним чином розподіляється відповідальність будуються системи забезпечення й організації зв'язків та отримуються параметричні характеристики.

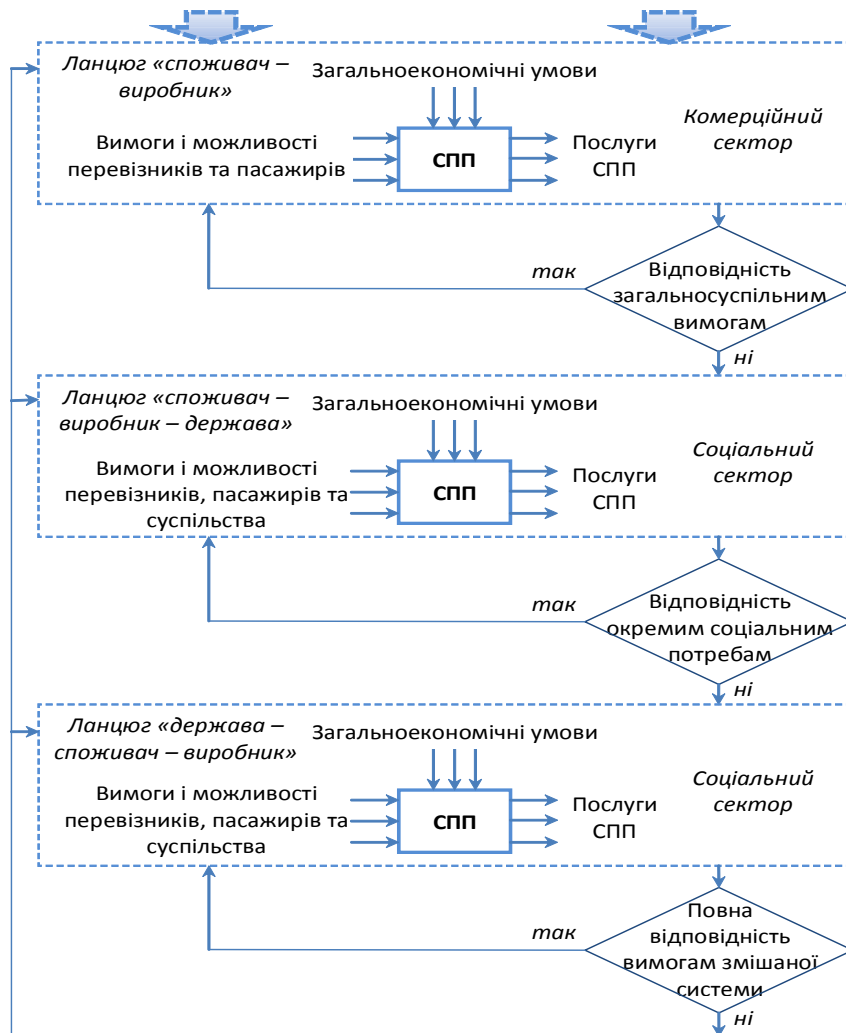


Рис. 4. Причинно-наслідкова модель збалансування зв'язків СПП

Якщо здобуті параметри не відповідають вимогам окремих груп населення та відповідно не вирішують завдань виключної соціальної опіки – відбувається перехід до наступного (виходячи з

кількості ланцюгів за квазисупільним підходом – останнього) етапу врівноваження. На третьому кроці розглядається система взаємовідносин соціального сектору ланцюга «держава – споживач – виробник».

Висновки. Здійснюючи всі зазначені кроки, шляхом локального врегулювання неузгодженостей та комплементарного додавання складових формується загальна сукупність соціально-економічних відносин СПП. Подальша перевірка параметрів її функціонування і розвитку на відповідність вимогами змішаної системи є логічним продовженням перманентного процесу врегулювання, а отримання інформації про відхилення розкриває резерви подальшого удосконалення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Функциональные требования к авторитетным данным: концептуальная модель: заключительный отчет, декабрь 2008 г. / под ред. Гленна Е. Патона. – Санкт-Петербург: Российская национальная библиотека, 2011. – 115 с.

2. Базилюк А. В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: Монографія / А. В. Базилюк, Я. Я. Назаренко. – К.: НТУ, 2010. – 197 с.

3. Висоцька І. І. Управління витратами авіакомпаній при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Висоцька Ірина Іванівна; НАУ. – К., 2009. – 20 с.

4. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.

Аннотация. Предложено логико-семантическую, структурно-функциональную и причинно-следственную модели уравнивания социально-экономических связей в сфере пассажироперевозок.

Ключевые слова: концептуальное моделирование, социально-экономические связи, сфера перевозки пассажиров.

Summary. Proposed logic-semantic, structural-functional and cause-effect models balancing socio-economic ties in the sphere of passenger transportation.

Keywords: conceptual modeling, socio-economic ties, the sphere of passenger transportation.

5. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 245 с.

6. Борданов С. В. Міжнародні пасажирські перевезення в контексті інтеграції України до світового господарства: Дис... к. е. н.: 08.05.01 / Борданов Сергій Вікторович; ДНУ. – Донецьк, 2005. – 234 с.

7. Тульчинська С. О. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: дисертація к. е. н.: 08.07.04 / Тульчинська Світлана Олександрівна; НАУ. – К., 2003. – 20 с.

8. Котик В. О. Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Котик Валентина Олексіївна; ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Х., 2008. – 20 с.

9. Гудкова В. П. Сфера пасажироперевезень як узагальнююча соціально-економічна категорія / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. – Ч. 1. – К.: ДЕУТ, 2012. – С. 14-20.

10. Гудкова В. П. Понятійно-категоріальний апарат сучасної теорії пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39.

11. Гудкова В. П. Закономірності функціонування і розвитку сфери перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2012. – № 20.

Рецензент д.е.н., професор ДЕУТ Богомолова Н.І.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 656.23: 656.224

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ТА МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ ЗА РАХУНОК ДОХОДІВ ЗАЛІЗНИЦЬ

Гулай О.С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглядається роль залізничного транспорту у формуванні доходів державного та місцевих бюджетів шляхом перерозподілу податкових відрахувань.

Ключові слова: державний бюджет, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Розвиток пасажирських залізничних перевезень безпосередньо залежить від розвитку соціально – економічних