

України. – Режим доступу: <http://www.dinai.com/Docs/nsbu/standart-6.doc>. – Назва з домашньої сторінки Інтернету.

15. Про аудиторську діяльність : Закон України від 22.04.1993 р. № 3125-XII, зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3125-12>. – Назва з домашньої сторінки Інтернету.

16. Редько, О. Ю. Суттєвість в практиці професійного аудиту [Текст] : практичний збірник / О. Ю. Редько, О. А. Кулагін, К. О. Редько. – Київ, 2010. – 24 с.

17. Столярєвська, М. Є. Суттєвість інформації фінансової звітності [Електронний ресурс] / М. Є. Столярєвська. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/21_NIEK_2007/Economics/24653.doc.htm. – Назва з домашньої сторінки Інтернету.

18. Усач, Б. Ф. Аудит [Текст] : навчальний посібник / Б. Ф. Усач. – Київ : Знання – Прес. – 2002. – 223 с. – ISBN 966-7767-47-7.

19. Цветкова, Н. Суттєвість інформації фінансової звітності та її вплив на економічні рішення користувачів [Текст] / Н. Цветкова // Бухгалтерський облік і аудит. – 2007. – №7. – С. 38 - 45.

20. Шкіря, Н. Л., Залізняка, Н. В. Нові підходи до визначення та розподілу суттєвості в аудиті [Електронний ресурс] / Н. Л. Шкіря, Н. В. Залізняка. – Режим доступу: http://www.confcontact.com/2007mart/3_shkiya.htm. – Назва з домашньої сторінки Інтернету.

Исследовано содержание понятия «существенность» в аудите, методы определения ее уровня, взаимосвязь ее количественных и качественных характеристик. Определено влияние существенных ошибок на достоверность финансовой отчетности.

Ключевые слова: сущность, уровень существенности, ошибка.

The content of the concept “materiality”, the methods of its level determination, the correlation of its quantitative and qualitative characteristics are observed. The influence of significant errors on the reliability of financial reporting is determined.

Key words: materiality, level of materiality, error.

Рецензент: д.е.н., професор Михайлова Л.І.

Дата надходження до редакції: 14.08.2012 р.

УДК 332.1

РОЛЬ РЕГІОНАЛЬНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В ПРОЦЕСІ АКТИВІЗАЦІЇ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦИФІЧНИХ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ТЕРИТОРІЇ

О. В. Мініна, к.е.н., Чернігівський державний технологічний університет

У статті розглянуто систему регіонального менеджменту, основним завданням якого є виявлення специфічних властивостей території, що надають їй конкурентні переваги порівняно з іншими, та активізації їх використання з метою одержання синергійного ефекту від поєднання можливостей регіону.

Постановка проблеми у загальному вигляді. На нинішньому етапі процес управління розвитком регіонів на засадах ефективного акумулювання і використання внутрішніх резервів та потенційних можливостей є невідпрацьованим і потребує суттєвого удосконалення. Особливо ця проблема стосується залучення до системи регіонального управління процесами економічного зростання території її специфічних конкурентних переваг, таких як, наприклад, транзитний потенціал. Для цього держава має чітко та обґрунтовано сформулювати цілі соціального й економічного розвитку, поставити завдання перед суб'єктами підвідомчих територій, розробити державні програми та забезпечити контроль за виконанням законодавчих актів, правових норм. Сьогодні необхідно знайти нові сучасні форми організації управління регіональними транзитними можливостями, що можуть розглядатися як відносні пе-

реваги території в системі міжрегіональних та міждержавних відносин і сприяти розвитку регіонів. Це можна зробити за рахунок впровадження нових та удосконалення діючих підходів до регіонального менеджменту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами розвитку регіонів, використання їх економічного потенціалу, структурної трансформації, удосконалення регіональної політики займалися провідні українські фахівці, серед яких Алимов О., Амоша О., Бутко М., Данилишин Б., Дацій О., Долішній М., Дорогунцов С., Герасимчук З., Козоріз М., Міщенко В., Олійник Я., Пєпа Т., Фашевський М., Чернюк Л., Чумаченко М. та інші. Окремим аспектам регіонального розвитку в умовах поглиблення інтеграції присвячені роботи Беленького П., Болтенкової Л., Будкіна В., Вандомського Л., Гонти О., Журавської Є., Калініна О., Макогона Ю., Матвєєва В., Петренка З.,

Удовиченка В. та інших.

Однак, слід зазначити, що досі недостатньо дослідженими залишаються питання ефективного використання специфічних характеристик, конкурентних переваг територій, особливо транзитних можливостей окремих регіонів і залучення їх до процесу реалізації головної мети – забезпечення ефективного соціально-економічного розвитку.

Формулювання цілей статті. Метою даної статті є визначення ролі і дослідження особливостей регіонального менеджменту в процесі активізації використання специфічних конкурентних переваг території.

Виклад основного матеріалу. Потенціал розвитку регіону визначається не лише його ресурсними можливостями, а і сукупністю конкурентних переваг порівняно з іншими регіонами, рівнем конкурентоспроможності на міжрегіональних і міжнародних ринках, специфічним, притаманним саме для цього регіону поєднанням зовнішніх і внутрішніх чинників розвитку. З огляду на це, кожен регіон має різний ступінь реактивності щодо змінних зовнішніх умов та різний рівень активності процесу розвитку. Це означає необхідність застосування різних підходів та систем регулятивних заходів, закладених в основу регіонального менеджменту. Основним завданням останнього має стати не лише виявлення, а і формування сукупності переваг окремої території, що дозволить їй зайняти відповідну нішу на своєрідному “ринку регіонів”, навчитися “продавати” себе як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках.

На сьогодні регіональний менеджмент, націлений на виявлення та мобілізацію стратегічних ресурсів і можливостей задля економічного прориву регіону, набуває все більшої актуальності.

Особливістю Чернігівського регіону, яка одночасно виступає стратегічним чинником позиціонування України, є прикордонне положення на півночі країни. Це зобов'язує не лише вирішувати проблеми забезпечення власного розвитку, але і максимально сприяти дотриманню національних інтересів. Геоелекономічні та геополітичні переваги території необхідно розглядати, у першу чергу, в контексті формування іміджу України як транзитної держави. Успішна реалізація вказаних переваг регіону допоможе розширити і укріпити зовнішньоекономічні позиції країни, підвищити ефективність її участі в світовому поділі праці та міжнародних економічних відносинах.

Враховуючи, що регіони часто не володіють очевидними конкурентними перевагами, вони мають працювати з безліччю проектів, які могли б сприяти завоюванню унікальних глобальних ринкових позицій. У цьому плані положення Чернігівської області виявляється більш вигідним, оскільки переваги транзитності її території очевидні – використання транзитного потенціалу може стати не лише джерелом одержання прибутку, але й

самостійним чинником зростання економіки регіону і країни в цілому; фактором залучення інвестицій, технічного оновлення, розвитку малого і середнього підприємництва, створення нових робочих місць, зміцнення управлінського потенціалу місцевих органів влади і збільшення доходів місцевих бюджетів. Проте для цього потрібно консолідувати зусилля влади і бізнесу навколо формування ефективної системи регіонального менеджменту.

Регіональний менеджмент на сучасному етапі розвитку продуктивних сил та формування ефективної регіональної політики розглядається як сукупність методів, форм та інструментів впливу, обраних в рамках визначеної системи принципів, на соціально-економічні процеси, що відбуваються в регіоні, з метою забезпечення найбільш ефективного досягнення цілей і завдань регіонального розвитку.

Специфікою регіонального менеджменту є комплексний підхід до вирішення проблем окремої території, а перевагою – можливість забезпечення концентрації управлінських зусиль на реалізації найбільш ефективних та перспективних її переваг, що забезпечують найвищу, найшвидшу віддачу і можуть виступати економічним базисом розвитку інших сфер життєдіяльності та господарювання в регіоні.

До основних завдань регіонального менеджменту зазвичай відносять:

- забезпечення високого рівня і якості життя;
- прогнозування і програмування регіонального розвитку;
- формування умов і механізмів зміцнення економічної бази регіону;
- забезпечення екологічної безпеки в регіоні;
- проведення ефективної структурної політики;
- стимулювання розвитку ринкової інфраструктури.

Вирішення поставлених завдань здійснюється за допомогою набору інструментів, склад якого обумовлений системою принципів – певних установлених правил управління, сформульованих у відповідності до законів ринкової економіки:

- наукової обґрунтованості управлінських рішень;
- адекватності обраних методів поставленим цілям та повноті ресурсного забезпечення їх реалізації;
- оптимальності організаційної структури системи регіонального управління та її відповідності спектру необхідних для виконання функцій;
- взаємодії та координації – забезпечення узгодження роботи всіх елементів системи регіонального менеджменту з метою найбільш повного використання всіх ресурсів та можливостей регіону;
- оптимізації пропорцій централізації та децентралізації в процесі регіонального управління;

– єдності інформаційної бази, адекватності та достовірності управлінської інформації про стан об'єктів регіонального менеджменту;

– ефективності.

Вказана система принципів реалізується за допомогою методів регіонального менеджменту, які за традиційною класифікацією можна поділити на три основні групи:

– нормативно-правові, що створюють інституційне середовище для реалізації основних завдань регіонального розвитку;

– економічні, що реалізують систему непрямих стимулів або обмежень для суб'єктів господарювання, направляючи їх діяльність у потрібне для регіонального розвитку русло;

– морально-психологічні, що створюють відповідну систему цінностей як у представників бізнесу, так і у представників регіональної влади, засновану на формуванні іміджу, статусу, позиціонуванні суб'єктів у регіональному та національному економічному просторі.

Слід зазначити, що формування системи ефективного регіонального менеджменту на сьогодні не набуло необхідної інтенсивності, а зарубіжний досвід виявляється мало придатним до специфіки територіального розвитку України. На ефективність регіонального менеджменту негативний вплив чинить цілий ряд особливостей традиційної побудови системи управління регіонами:

– недостатня економічна активність регіональних та місцевих органів управління, слабка орієнтація на використання внутрішнього потенціалу регіону;

– недостатність нормативно-правової бази або її недосконалість;

– перевага директивних важелів впливу на суб'єктів господарювання;

– низький рівень забезпеченості матеріально-фінансовими та організаційними ресурсами функцій регіональних і місцевих органів влади;

– дефіцит управлінських кадрів, що створює умови для корупції, тиску на підприємців, провокує недовіру населення до владних структур;

– відсутність дієвого контролю за діяльністю органів влади з боку громадськості;

– низький рівень обґрунтованості управлінських рішень [1, с. 24; 2, с. 97-98; 3, с. 186; 4].

За таких умов необхідно креативно підходити до вирішення проблем регіонального розвитку, віднайти "точки зростання", сконцентрувати зусилля на одержанні швидких результатів і, за їх допомогою, перейти до побудови ефективної системи сталого розвитку регіону.

Регіон не може бути привабливим для всіх видів економічної діяльності, і успіх регіонального менеджменту насамперед пов'язаний з розвитком тих галузей, в яких регіон має конкурентну перевагу. Для Чернігівської області такою перевагою, як уже зазначалося, є транзитний потенці-

ал її території. Перед регіональним менеджментом постає завдання знайти і розробити механізми, методи і засоби, які дозволять забезпечити найбільш ефективну його реалізацію і подальше нарощування.

Система регіонального менеджменту процесів формування, використання і нарощування транзитного потенціалу у першу чергу має передбачати створення передумов для ефективного протікання цих процесів шляхом забезпечення:

– поліпшення інфраструктурного забезпечення території;

– підвищення її інвестиційної привабливості.

Ключову роль при цьому відіграє державний сектор, що має або розвивати прикордонні території шляхом створення й удосконалення інфраструктури, доріг, серйозних комунікацій, робити ці території більш привабливими для приватного капіталу шляхом надання певного набору пільг, фінансової підтримки і державних гарантій інвесторам, що вкладають кошти в регіон, або ініціювати приватно-державне партнерство, коли держава – будує інфраструктуру, приватний бізнес – забезпечує розвиток ринку транзитних послуг і стійке функціонування своїх компаній на цьому ринку. Досвід показує, що здійснення подібної політики дозволяє створити сприятливі умови для зростання економіки регіону на довгострокову перспективу.

Слід, однак, зазначити, що той же досвід демонструє лише тимчасовий ефект від податкових пільг і фінансової підтримки інвесторів, оскільки останні вважають регіональні проекти привабливими лише доти, доки діють преференції – штучні стимулятори інвестиційної привабливості. Тому система регіонального менеджменту має ініціювати, на базі існуючих ресурсів, процес створення і нарощування стратегічних конкурентних переваг території. Мотиваційною основою тут виступає імідж регіону, нова ділова філософія підприємницької діяльності, творчий, "регіонально-егоїстичний" образ мислення керівників регіональної системи управління, транспортних та інших підприємств, залучених до процесу реалізації транзитного потенціалу.

В умовах економічної кризи, коли фінансові можливості державного та місцевих бюджетів обмежені, на регіональному рівні необхідно зробити спробу відійти від стандартних схем реалізації комплексних інфраструктурних проектів, які повинні стати "точками зростання" регіональної та національної економік, сформувати дієві інструменти вирішення сукупності пріоритетних завдань залучення транзитних потоків на територію регіону. Цю сукупність можна поділити на дві основні групи в залежності від потреби і розміру фінансування:

– завдання, що не потребують суттєвих фінансових витрат – усунення нефізичних бар'єрів розвитку транспортно-транзитної сфери та диве-

рсифікація регіональних послуг;
 – завдання, що вимагають масштабних інвестицій – усунення фізичних бар'єрів та реалізація крупних інфраструктурних проектів.

Вказані завдання вирішують проблему вибору для регіону між двома альтернативами або роблять їх рівнодосяжними (рис. 1):

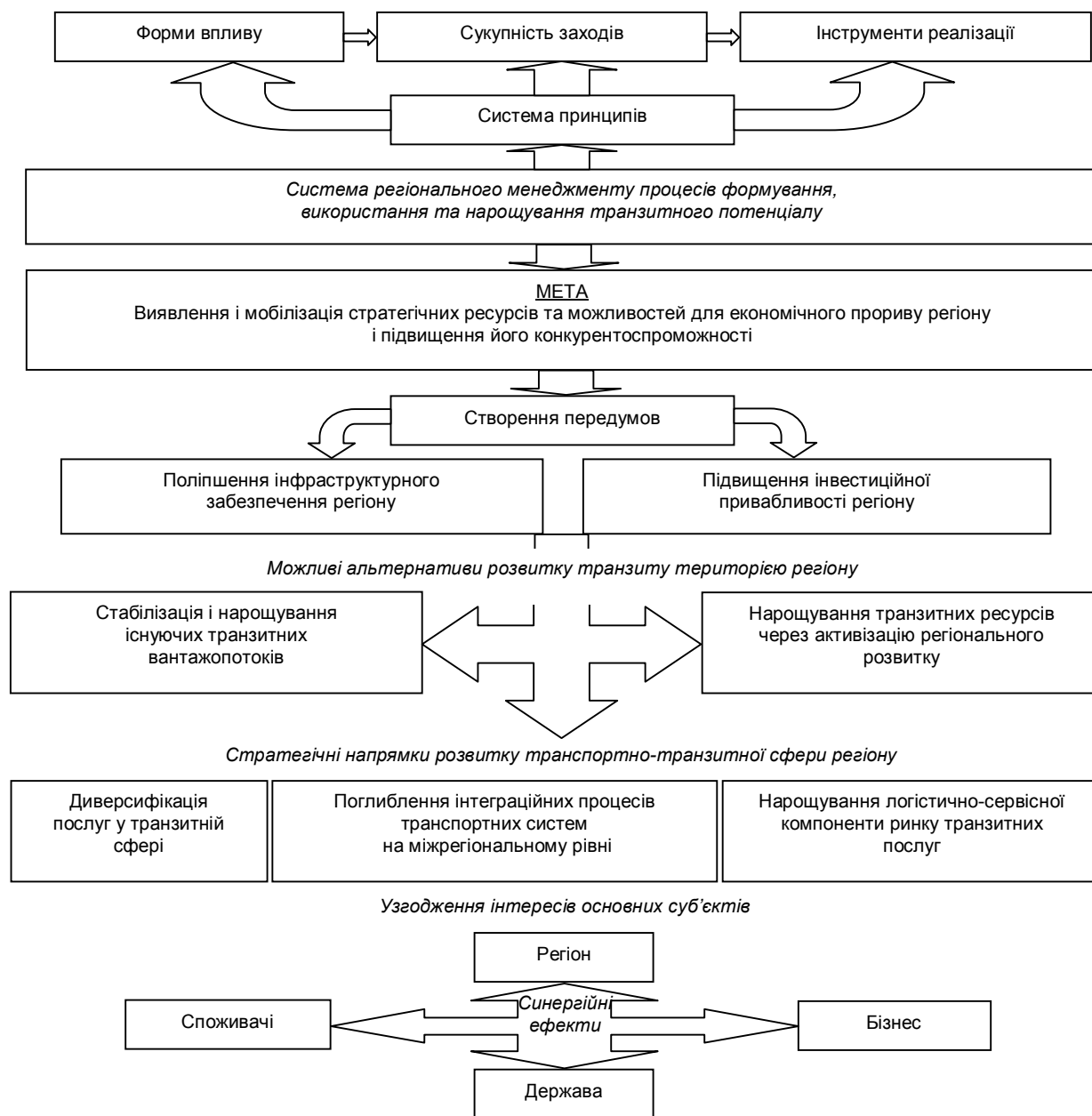


Рис. 1. Вибір стратегічних напрямків розвитку транспортно-транзитної сфери в системі регіонального менеджменту процесів формування, використання та нарощування транзитного потенціалу

1. Стабілізація і нарощування транзитних вантажопотоків, що вже транспортуються через територію регіону.

2. Оцінка потенційного транзиту і розробка заходів по його залученню.

Перша альтернатива, на думку провідних українських фахівців, є досяжною навіть без фінансових витрат з бюджету на будівництво шляхів, терміналів, придбання нових локомотивів, вагонів і тому подібне, а лише за рахунок ревізії нормативної бази, яка регулює транзитні перевезення, а також спрощення процедури і підвищення

швидкості перетину кордону завдяки оптимізації роботи регіональних митних та інших контрольних служб, яким потрібно поставити в обов'язок забезпечення скорочення простоїв на кордоні транзитних вантажів шляхом надання пріоритетності останнім, а також впровадити європейські нормативи часу проходження кордону та забезпечити їх виконання регіональними службами. Так, експерти Світового Банку, автори документу "Україна: Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту", з'ясували, що навіть без яких-небудь інвестицій в основний капітал і тільки за-

вдяки покращенню процедур перетину кордону і боротьбі з неофіційними платежами, непрямі логістичні витрати, такі як витрати на оформлення документів та складські послуги, можна зменшити на 5 млрд. дол., згідно з докризовими даними 2008 року. А прямі витрати, наприклад, витрати на перевезення, можна зменшити на 1 млрд. дол. [5]. Непрямим ефектом покращення процедур перетину кордону та митного оформлення буде прискорення товарообороту, зменшення складських запасів, що дозволить компаніям здешевити їх оборотний капітал. Як наслідок – з'явиться можливість зменшити вартість товару для кінцевого споживача. Слід також зазначити, що транзитні перевезення, як правило, регулюються міждержавними та урядовими угодами, і втручання місцевої влади з метою встановлення додаткових зборів викликає негативну реакцію з боку перевізників, тому подібне втручання має бути зведено до мінімуму, а всі обов'язкові види контролю на кордоні для перевізника – безкоштовними. Зокрема, для Чернігівської області стратегічним видом транспорту в системі транзитних перевезень виступає автомобільний, а на динаміку транзитних автомобільних перевезень в першу чергу впливають умови проходження кордону та ставки митних зборів. Тому зняття штучних бар'єрів у межах регіону сприятиме як стабілізації та нарощуванню існуючих транзитних потоків через його територію, так і залученню нових.

Друга альтернатива вимагатиме більших зусиль і фінансових витрат та інвестицій, причому не лише від регіональних органів влади, транспортного комплексу та виробників послуг, але і залучення регіональної транспортної системи до процесів інтеграції, що поглиблюються як в межах пострадянського простору, так і в масштабах євразійського континенту. Для ефективного залучення додаткових транзитних потоків до нашого регіону необхідна реалізація заходів щодо вдосконалення технології перевізного процесу, логістичного інжинірингу зі створенням комплексу сучасних транспортно-логістичних центрів за участю сусідніх регіонів суміжних держав, диверсифікації послуг, що дозволить сформувати конкурентоздатні умови обслуговування транзитних вантажопотоків порівняно з альтернативними міжнародними маршрутами.

З огляду на розглянуті альтернативи розвитку транзитної сфери в системі регіонального менеджменту формування, використання і нарощування транзитного потенціалу слід обрати стратегічні напрямки, що, насамперед, мають відповідати критерію ефективності: можливість одержання максимального результату за мінімальних, порівняно з іншими варіантами, витрат. Першим таким напрямком, що відповідає обраному критерію, може і має стати диверсифікація послуг.

Практика зарубіжних транспортних компаній, котрі впроваджують стратегію диверсифікації по-

слуг шляхом розширення їх спектру за рахунок таких, що безпосередньо не пов'язані з процесом перевезення, демонструє суттєві позитивні результати. Сукупність якісних супровідних та сервісних послуг має величезне значення і підвищує потенціал залучення клієнтури, прискорюючи впровадження прогресивних транспортних технологій, покращуючи обслуговування споживачів, які знаходяться в постійному контакті з перевізником. Розширення переліку додаткових послуг дозволяє зміцнити стратегічні позиції на ринку транзитних перевезень.

Розвиток послуг, що безпосередньо пов'язані з обслуговуванням вантажу, зокрема перетарювання, переробка, добірка, сортування, пакування, комплектація, накопичення, консолідація, розукрупнення, формування партій транзитного вантажу, його розмитнення, декларування, експедиція, оформлення перевізних документів, консигнація, тимчасове зберігання та ін., а також послуг, пов'язаних з обслуговуванням рухомого складу (автозаправка, ремонт, мийка, технічний огляд, усунення неполадок, що виникли в дорозі, матеріально-технічне забезпечення, оренда тощо) і самих учасників транзитного руху, таких як побутовий сервіс (готелі, кафе, пральні, перукарні, розваги тощо), страхові послуги, банківські, інформаційні, консалтингові, рекламні та інші дозволяє одержати синергійний ефект для всіх учасників й організаторів транзитного руху (споживачів, перевізників, регіону) і розвинути в регіоні систему потужного прибуткового бізнесу, що може стати бюджетоформуючим елементом регіональної економіки.

Цей ефект підкріплюється поглибленням інтеграційних процесів на транспорті, зокрема в межах прикордонних регіонів, що збільшує потенціал якості обслуговування транзитних потоків, а також подальшою логістизацією регіонального ринку транзитних послуг. Зокрема, об'єднання прикордонних регіонів у транскордонні транзитні альянси може дозволити об'єднати активи, добитися поліпшення сервісу, зниження вартості обслуговування, збільшення пропускної спроможності транспортно-транзитних коридорів тощо.

Синергійний ефект досягається за рахунок узгодження інтересів споживачів транспортно-транзитних послуг (вантажовідправників, вантажоодержувачів, експортерів, імпортерів), представників транспортно-транзитного бізнесу (перевізників, власників транспортних засобів та інфраструктурних об'єктів, експедиторів, операторів перевезення та ін.), регіону та держави. При цьому вигоди споживачів визначаються можливістю скорочення тривалості перевезення, рівня запасів і загальних витрат на товарорух, підвищення точності доставки вантажу та гарантій його збереження, прискорення оборотності засобів, підвищення загального рівня комфортності транзитного перевезення територією регіону.

Власники і представники транспортно-транзитного бізнесу отримують вигоди від налагодження постійних і стійких зв'язків з клієнтурою, розвитку і впровадження сучасних транспортних технологій, диверсифікації послуг і покращення якості транспортного сервісу, підвищення рівня координації між учасниками транспортного процесу, усунення непродуктивних витрат (зайвих переміщень, навантажувально-розвантажувальних робіт і т.п.), скорочення запасів у пунктах перевалки [6].

Вигоди регіону обумовлені можливістю збереження та нарощування існуючих, а також залучення додаткових транзитних потоків на свою територію, підвищення інвестиційної привабливості території, одержання суттєвих фінансових впливань, поповнення місцевого бюджету, удосконалення інфраструктурного забезпечення регіону тощо.

З позиції державних національних інтересів отримання вигоди від ефективного регіонального менеджменту процесів формування, використання і нарощування транзитного потенціалу конкретного прикордонного регіону обумовлене можливістю укріплення статусу України як транзитної держави, посилення її позицій на північних кордонах, оскільки з'являється можливість впорядкувати і зробити більш сучасними адміністративні процедури і правила транзиту, стимулювати розвиток транзитних перевезень, зовнішньої торгівлі, активізувати інноваційні процеси на транспорті і розвивати діяльність транспортного комплексу країни.

Таким чином, дотримання балансу інтересів держави, регіону, транспортно-транзитного бізнесу і споживачів транзитних послуг стає можливим тільки на основі принципів логістики, системного підходу і теорії компромісів. При цьому реалізація і нарощування транзитного потенціалу регіону має відбуватися як багатоступовий, поступовий процес, що представляє собою піраміду, в основі якої лежить трикутник "сервіс – час – тариф", а на вершині – сталий розвиток регіону.

Регіональний менеджмент щодо транзитного потенціалу будується на комплексі організаційних, науково-технічних, економічних, фінансових та кадрових заходів, здійснюваних на конкретних актуалізованих напрямках за критеріями їх важливості й можливостей реалізації у визначені терміни.

На першому етапі формування і використання транзитного потенціалу в системі регіонального менеджменту необхідно зробити ряд кроків, актуальних саме для прикордонного регіону:

- створити за участю суміжних прикордонних

областей регіональний координаційний центр транзитних перевезень;

- розробити систему активної підтримки регіональних транзитних проектів за участю як органів місцевої влади, так і керівних органів Євро-регіону "Дніпро" та регіонального координаційного центру транзитних перевезень;

- створити умови для модернізації транспортної інфраструктури на засадах пріоритетності розвитку транзитних можливостей регіону;

- розробити економічні механізми, що стимулюють використання для транзиту вантажів вигоди географічного положення Чернігівського регіону;

- сприяти подальшому розвитку транспортно-митних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень, які прискорюють доставку і прикордонну обробку транзитних вантажів;

- лобювати інтереси регіону в загальнодержавних та міжнародних проектах створення і розвитку внутрішніх і континентальних транзитних коридорів.

Реалізація таких організаційно-економічних заходів упродовж кількох найближчих років дозволить, в основному, створити умови для нарощування транзитного потенціалу, підвищення ролі регіону в реалізації транзитного потенціалу держави і забезпечити передумови зростання її економічного потенціалу і сталого розвитку.

Висновки. Головне завдання у поточному періоді – докладання зусиль, щоб уже в найближчій перспективі Чернігівський регіон став ключовим актором (вузлом) на північно-південній вісі руху транзитних потоків, що прямують через Україну. На сьогодні реальні процеси формування конкурентних переваг серед регіонів нашої держави, що мають схожі вихідні можливості (наприклад, географічне розташування), ще не набули потрібної активності через ряд причин, основною з яких можна вважати економічну кризу. Але внаслідок об'єктивних обставин після кризи настає поживлення, і найбільші вигоди матимуть ті регіони, що заздалегідь сформують фундамент подальшого стійкого зростання. Уже сьогодні слід починати роботу в напрямку науково-технічного забезпечення проектів нарощування транзитного потенціалу регіону, формування транзитного каркасу території, мережі транспортно-логістичних центрів та конігнаційних зон, що зроблять наш регіон більш привабливим для обслуговування транзиту, переорієнтують частину транзитних потоків та забезпечать економічну базу подальшого зростання.

Список використаної літератури:

1. Долішній М.І. Актуальні завдання регіональної політики України в сучасних умовах // Регіональна економіка. – 2004. – №3. – С.16–33.
2. Семиноженко В.П., Данилишин Б.М. Новий регіоналізм. – К.: Наукова думка, 2005. – 160 с.

3. Бутко М.П. Регіональні особливості економічних трансформацій в перехідній економіці. – К.: Знання України, 2005. – 476 с.
4. Герасимчук З.В. Регіональна політика сталого розвитку: теорія, методологія, практика: Монографія. – Луцьк: Надстир'я, 2008. – 528 с.
5. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study [Електронний ресурс]. – Kyiv, 2010. – 127 p. – Режим доступу: http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf.
6. Бортнік С.М. Організація управління розвитком транспортно-логістичних систем в контексті європейської інтеграції [Текст] / С.М. Бортнік // Дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Луцьк, 2003. – 210 с.

В статті розглянуто систему регіонального менеджмента, основною задачею якої є виявлення специфічних властивостей території, що забезпечують їй конкурентні переваги порівняно з іншими, та активізацію їх використання з метою отримання синергетичного ефекту від об'єднання можливостей регіону

The system of regional management, the basic task of which is an exposure of specific properties territories which give it competitive edges comparatively with other, and activations of their use, with the purpose of receipt of synergistic effect from combination of possibilities of region, is considered in the article

Рецензент: д.е.н., професор Соколов М.О.
Дата надходження до редакції: 27.06.2012 р.

УДК: 625.015:613.1

ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

О. Г. Дейнека, д.е.н., професор, Українська державна академія залізничного транспорту
Ю. М. Кравченко, аспірант, Українська державна академія залізничного транспорту
О. С. Гулай, аспірант, Українська державна академія залізничного транспорту

В статті розглянуто особливості здійснення процесів реструктуризації вітчизняного залізничного транспорту. Дослідження полягає в обґрунтуванні теоретичних, методологічних та методичних підходів і концептуальних засад вдосконалення діючої системи планування, регулювання та управління стосовно збиткових пасажирських перевезень залізничного транспорту та поступового вирішення питань їх фінансування за рахунок механізмів державного втручання.

Актуальність теми. У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання залізничного транспорту України.

На залізницях державним регулюванням підвищення ефективності пасажирських перевезень у різний термін часу займалися такі вчені-економісти, як І.В. Белов, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков, М.С. Мандриков, Н.В. Терьошина, Н.Г. Смехова, М.М. Толкачева, Р.М. Царьов, О.М. Аксьонов, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Ю.Ф. Кулаєв, Л.О. Позднякова, Ю.С. Бараш, Т.І. Єфіменко, Т.О. Мукмінова та ін.

Проте роботи зазначених та інших вчених не охоплюють усієї проблематики та глибини складних з економічної точки зору та суперечливих процесів, що виступають соціальними наслідками ринкової трансформації вітчизняної економіки.

Виклад основного матеріалу. Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України. Зазначене обумовило вирішення основних задач дослідження.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу, з кожним наступним роком збільшується внаслідок як об'єктивних, так і