

О. Г. Дейнека, доктор економічних наук,
професор, завідувач кафедри
«Менеджмент і адміністрування»
Українського державного університету
залізничного транспорту

Л. О. Позднякова, доктор економічних наук,
професор, завідувач кафедри
«Економіка, бізнес та управління персоналом
на транспорті» Українського державного
університету залізничного транспорту

О. Л. Скрипінський, радник
міністра інфраструктури України

ТЕОРІЯ, ПРИНЦИПИ ТА ПРАКТИКА ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

У статті розглянуто теоретичні, методологічні та прикладні аспекти державного управління та адміністрування ринку транспортних послуг як компонента публічного управління залізничного транспорту України. Зазначено, що одним із завдань державного управління та адміністрування є здатність державного апарату забезпечити відповідну якість як на рівні політичного керівництва, так і на рівні публічного управління і адміністрування, підвищувати його ефективність і результативність не тільки з позицій управлінців, але й усіх громадян держави. Головне завдання держави у сфері функціонування і розвитку залізничного транспорту визначається як створення умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення через забезпечення доступу до якісних транспортних послуг. Враховуючи прийнятий напрям реалізації реформ на залізничному транспорті та необхідність інноваційної модернізації галузі, модель державного управління та адміністрування залізниць має враховувати пріоритетні напрями розвитку галузі, розкриваючи інструменти формування стратегічних переваг за такими складниками розвитку, як інноваційно-виробничий, інвестиційний, соціальний, енергетичний, екологічний.

Для усунення головної причини критичного стану транспортної системи України та її подальшого розвитку на інноваційній основі необхідно вдосконалити елементи державного управління та адміністрування, орієнтованого на забезпечення транспортного сектору інвестиційними ресурсами з метою його комплексного розвитку.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортні послуги, державне управління та адміністрування, публічне управління і адміністрування, стратегічний розвиток, інновації, інвестиції, системи управління.

O. G. Deineka, L. O. Pozdnyakova, O. L. Skrypinsky. Theory, principles and practices of public administration and administration of the market of transport services of Ukraine

The article deals with theoretical, methodological and applied aspects of state regulation of the market of transport services as a component of public administration and administration of railway transport of Ukraine. It is noted that one of the tasks of state administration is the ability of the state apparatus to provide appropriate management quality both at the level of political leadership and at the level of public administration and admin-

© О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова, О. Л. Скрипінський, 2019

istration, to increase its efficiency and effectiveness not only from the positions of managers but also all citizens of the state. The main task of the state in the field of functioning and development of rail transport is defined as creating conditions for economic growth, increasing the competitiveness of the national economy and quality of life of the population by providing access to safe and high-quality transport services.

The mechanism of state governance of the railway industry is quite complicated with an extensive system of state regulation bodies, each of which performs appropriate functions. The task of public administration is realized in the processes of the day-to-day functioning of management bodies connected with transport enterprises by management relations. However, national economic glitches remain unresolved, which adversely affect the functioning and development of the railway industry.

Taking into account the adopted direction of implementation of reforms in the railway transport and the need for innovation in the modernization of the industry, the model of state regulation of railways development should take into account the priority directions of the industry development, revealing the tools of forming strategic advantages for such components of development as innovation, production, investment, social, energy, ecological and international.

To eliminate the main reason for the critical state of the transport system of Ukraine and its further development on an innovative basis, it is necessary to formulate a state policy that is oriented towards providing the transport sector with investment resources for the purpose of its integrated development.

The most important strategic direction of state regulation of the development of the railway transport system is balanced development of transport infrastructure.

The scientific views of domestic and foreign scientists on the management of the development of railway transport services are characterized by diversity.

Considering that enterprise managers need serious methodological assistance in making managerial decisions, first of all in the choice of strategic directions of activity, there is a need to develop methodological principles for building a management process for sustainable development of the enterprise.

Key words: state regulation, public administration and administration, transport services, railway transport, strategic development, innovations, investments, management system.

Постановка проблеми. Для сучасного державного управління та адміністрування природним є вплив на нього численних тенденцій і процесів світового розвитку, які сьогодні супроводжуються глибинно суттєвими суспільними змінами. Найбільш відомими є процеси глобалізації, що включає також перехід від державного до публічного управління в сучасних умовах розвитку суспільства в Україні. Проблемою є те що, пріоритети таких політик реалізуються за допомогою державних програм (національні стратегії, державні цільові програми, програми соціально-економічного розвитку, державний бюджет) на певний середньо- або короткостроковий термін. У сучасних умовах процес державного управління повинен бути адаптованим до конкретних умов. Постановка проблеми ґрунтується на своєчасному вдосконаленні наявних принципів і методів державного управління та адміністрування, для цього необхідно визначити понятійний апарат «публічного управління та адміністрування», «процес державного управління та адміністрування» та основні завдання управлінського процесу. Процес державного управління та адміністрування – це сукупність безперервних взаємопов’язаних дій і функцій, що здійснюються органами державної влади та управління та спрямовані на забезпечення досягнення цілей держави. Одним із завдань державного управління та адміністрування є здатність державного апарату забезпечити відповідну якість управління як на рівні політичного керівництва, так і на рівні публічного управління та адміністрування, підвищувати його ефективність і результативність з позицій не тільки управлінців, але й усіх громадян держави. Такий управлінський процес і визначається публічним управлінням та адмініструванням. Державне управління та адміністрування – це сукупність безпосередніх взаємовідносин громадян, публічного та недержавного секторів, це планування і управління загальними справами міста, регіону, країни, це відносини, які включають офіційні інституції, неформальні домовленості, синтезований (людський, інтелектуальний, соціальний) капітал громадян. Як об’єктивна реальність, управління є суспільним явищем, притаманним усім країнам на будь-яких етапах людської цивілізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Велике значення для дослідження механізмів державного регулювання, публічного управління і адміністрування і розвитку вітчизняного залізничного транспорту, підвищення його ефективності та наявних механізмів цього процесу мають наукові праці таких вчених і практиків, як В. Развадовський [6; 7], В. Марущак [8], В. Сущенко [9], О. Скворцова [10], М. Сінгаєвська [11], Р. Шакуров [12], В. Шепель [13] та інших.

В. Шепель, розглядаючи управління як управлінську діяльність, як низку рішень, що приймаються, звертає свою особливу увагу на те, що такі рішення мають бути морально обґрунтованими [13, с. 41]. Така позиція була підтримана багатьма дослідниками, які виступили проти абсолютизації технологічного, вузькопрофесійного підходу до тлумачення категорії «управління».

Пізніше вчені розвинули цю тезу. Це сталося, коли дослідники почали вивчати феномени «суб'єкт» і «об'єкт» управління та умови гнучкої управлінської взаємодії, спрямованої на досягнення стратегічних завдань розвитку різних галузей економіки.

У дослідженнях Р. Шакурова знаходимо переконливе твердження про те, що «управління є регулюванням будь-якої системи для отримання потрібного результату» [12, с. 5].

В. Марущак справедливо зауважує, що функція управління неминуче повинна виявляти цілеспрямований вплив, бо в іншому разі управління припиняє виконувати своє основне призначення. Основу життєдіяльності управління виконує управлінність цього процесу, що і є змістом функції управління. Управлінність процесу співіснування управління на практиці здійснюється шляхом принципів, засобів, каталізаторів та інших засобів, які в сукупності створюють форму функції управління. Отже, форма функції управління – це її інструментарій, що забезпечує реалізацію сутності і змісту [8, с. 103].

Значний внесок у розроблення моделей державного регулювання розвитку залізничного транспорту, удосконалення організаційних механізмів такого регулювання зробили вітчизняні дослідники: І. Аксьонов, В. Развадовський, Д. Тимоха, А. Ткаченко, О. Харчук, П. Яновський та інші.

Дослідники змісту поняття «державне регулювання» завжди включали в цей зміст такі категорії, як «тенденції», «керування суспільними процесами» (Г. Одинцова, Н. Мельтюхова та інші).

Однак поняття «державне управління та адміністрування транспортною системою», зокрема залізничного транспорту, вченими та практиками не розглядалося. Оскільки залізничний транспорт України пов'язаний з перевезенням пасажирів, він має керуватись запитом й потребами громадян, постійно вивчаючи свою глобальну роль у їх задоволенні. Транспорт, його безпека все сильніше потрапляє в залежність від людського фактора, від готовності працівників адаптуватись до нових технологій, більш складних умов праці, які вимагають від них високої культури стосунків, посиленого психологічного навантаження.

Отже, державне управління та адміністрування розвитку залізничного транспорту – це особлива соціальна функція, яка виникає з потреб суспільства, супроводить їх задоволення й відповідає державному устрою й соціуму.

Проте, незважаючи на широкий спектр досліджень і не зменшуючи їхньої вагомості й значущості, загалом треба констатувати: стан наукового опрацювання окресленої проблеми є фрагментарним; його не можна вважати задовільним. У вітчизняній науці з державного управління бракує наукових праць, де було б викладено системне уявлення про державне регулювання розвитку залізничного транспорту України в умовах ринкового соціуму, обґрунтовано принципи та механізми регуляторного впливу держави на цей процес.

Метою статті є постановка наукової проблеми, яка зумовлена таким:

– об'єктивними соціально-економічними умовами та необхідністю наукового пошуку механізмів державного регулювання публічного управління і адміністрування розвитку вітчизняного залізничного транспорту;

- потребою пошуку більш досконалих механізмів ефективного впливу державного регулювання на розвиток залізничного транспорту України;
- наявністю суперечливих тенденцій і причин, які гальмують розвиток залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Світовий ринок транспортних послуг постійно вдосконалюється та встановлює нові вимоги до якості послуг, які надає залізничний транспорт. Найбільш актуальними та затребуваними стають послуги, які відповідають критеріям швидкості, комплексності і безпечності. Водночас фінансово-економічне становище залізничного транспорту України визначило необхідність термінової перебудови «Укрзалізниці» з метою підвищення її продуктивності та конкурентоспроможності [1].

Отже, механізм публічного управління у високорозвиненій ринковій економіці – це оптимальне поєднання засад, притаманних товарному виробництву (конкуренція, попит і пропозиція, вільне ціноутворення), цілеспрямованої політики державного регулювання економічних процесів та публічно-приватного партнерства. Державне регулювання та публічно-приватне партнерство доповнюють ринковий механізм, що в сукупності створює основу для макроекономічних стратегій економічного розвитку країни загалом, окремих регіонів, громад.

Як відомо, залізничний транспорт не лише є базовою галуззю економіки, її «кровоносною системою», він впливає на все життя держави, сприяючи міжрегіональним і міжнародним культурним зв'язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо. Транспорт виконує основні функції забезпечення обороноздатності країни та забезпечення злагодженої діяльності єдиної транспортної системи, яка є найважливішим знаряддям ринкових перетворень, фактором розвитку економіки, засобом її публічного управління і адміністрування.

У зв'язку з цим державне управління та регулювання транспортною системою, зокрема залізничного транспорту, оскільки воно пов'язане з людьми, має керуватись запитамі й потребами громадян, постійно вивчаючи свою глобальну роль у їх задоволенні. Транспорт, його небезпека все сильніше потрапляє в залежність від людського фактора, від готовності його працівників адаптуватись до нових технологій, більш складних умов праці, які вимагають від них високої культури стосунків, посиленого психологічного навантаження.

Отже, державне управління та адміністрування розвитку залізничного транспорту – це особлива соціальна функція, яка виникає з потреб суспільства, супроводжує їх задоволення й відповідає державному устрою та соціуму.

У широкому розумінні ефективність управління – це результативність керування, що показує, якою мірою реалізується мета й досягається запланований результат [1].

Розбудова ринкових відносин вимагає кардинальних змін не тільки в організації державного регулювання всіма видами залізничного транспорту, але, перш за все, повністю залежить від цільових пріоритетів, що передбачає переорієнтацію державного регулювання розвитку транспорту на механізми системної модернізації: з одного боку, сучасного технічного оснащення й обслуговування, а з іншого, не менш важливого, – глобального підвищення рівня культури взаємин в усіх ланках транспортної системи.

Системний аналіз сучасних тенденцій функціонування і розвитку залізничного транспорту України дав змогу встановити наявність низки комплексних проблем, що негативно впливають на показники функціонування залізничної галузі. Передусім це високий рівень зносу основних фондів залізничного транспорту, що, по-перше, зумовлює зростання рівня витрат на поточне утримання та ремонт інфраструктури і, відповідно, призводить до зростання рівня експлуатаційних витрат залізниць, а по-друге, створює загрозу втрати технологічної стійкості залізничного транспорту і його конкурентоспроможності на ринку транспортних перевезень. Не менш

загрозливий вплив для його стабільного функціонування мають нестача інвестиційних ресурсів, відтік кваліфікованого кадрового складу та скорочення обсягів транспортування транзитних вантажів, що значною мірою є наслідком не досить ефективної системи державного управління та адміністрування діяльності галузі. Удосконалено основні принципи державного управління та адміністрування ринку залізничних транспортних послуг: забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян; узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів; реалізація жорсткої антимонопольної політики; лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг; функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності; концентрація фінансових ресурсів на виконанні основних завдань розвитку галузі транспорту; компенсація з державного та місцевих бюджетів витрат, пов'язаних із перевезенням пільгових категорій громадян; забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час провадження діяльності в галузі транспорту; стимулювання розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту). (Авторська розробка).

Головною причиною незадовільного стану залізничного транспорту є сформована невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів і нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. Унаслідок цього має місце ряд проблем: старіння основних фондів, їх фізичний і моральний знос; незадовільний рівень організації перевізного процесу; низький рівень транспортного сервісу, інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки [2].

Механізм державного управління та адміністрування залізничною галуззю є досить складним з розгалуженою системою органів державного регулювання, жоден з яких не виконує відповідні функції. Завдання державного управління та адміністрування реалізуються в процесі повсякденного функціонування органів управління, пов'язаних із підприємствами транспорту адміністративними та управлінськими відносинами.

Сучасною економічною наукою накопичено досить значну кількість підходів до інструментів і меж необхідного втручання держави в економічні процеси.

Враховуючи прийнятий напрям реалізації реформ на залізничному транспорті та необхідність інноваційної модернізації галузі, модель державного управління та адміністрування залізниць має враховувати пріоритетні напрями розвитку галузі, розкриваючи інструменти формування стратегічних переваг за такими складниками розвитку, як інноваційно-виробничий, інвестиційний, соціальний, енергетичний, екологічний [3].

Практична реалізація цієї моделі дасть змогу забезпечити інноваційно-технологічне лідерство, підвищити енерго-економічну ефективність та інвестиційну привабливість галузі, розвиток корпоративних компетенцій працівників, сформувати імідж екологічно відповідального господаря та розширити міжнародне співробітництво залізничного транспорту. На підставі наукового дослідження, зробленого комплексного аналізу розроблені напрями державного управління та адміністрування розвитку залізничного транспорту: забезпечення інноваційно-технологічного лідерства (інноваційно-виробничий складник); підвищення енергоефективності (енергетичний); підвищення економічної ефективності та інвестиційної привабливості (інвестиційний); розвиток корпоративних компетенцій працівників (соціальна); формування іміджу екологічно відповідального господаря (екологічний); розширення міжнародного співробітництва (міжнародний) (Авторська розробка) [2]. Отже, основною метою державного управління та адміністрування ринку транспортних послуг є задоволення потреб інноваційного соціально-орієнтованого розвитку економіки і суспільства.

Головною ознакою стійкого стану підприємств залізничного транспорту є його розвиток. У загальноживаному значенні під розвитком розуміють процес удосконалення тих чи інших елементів суспільних відносин, матеріально-речових складових суспільства або соціально-економічних і матеріальних систем загалом, перехід до принципово нових якісних характеристик.

У цьому сенсі розвиток треба розуміти як багатовимірний процес глибокої модернізації та переорієнтування всієї економічної, а також соціальної системи. Він передбачає зростання доходів від виробництва та перевезень, здійснення радикальних змін в інституційній, соціальній і адміністративній структурах.

На нашу думку, щодо проблеми державного управління та адміністрування розвиток послуг підприємств залізничного транспорту характеризується різноманітністю за наявності публічного управління. Загалом, їх можна поєднати у декілька основних груп, в межах яких застосовуються заходи, які характеризуються схожістю механізмів та інструментів реалізації. Такими групами можуть бути група фінансових і маркетингових підходів.

Розвиток управління підприємств залізничного транспорту безпосередньо залежить від рівня забезпеченості фінансовими ресурсами.

Головним завданням маркетингу у сфері перевезень є вміння правильно визначати потреби споживачів транспортних послуг і задовольняти їх більш ефективно, допомагати досягненню узгодженості між виробниками транспортної продукції та їх споживачами.

Науковий підхід державного управління та адміністрування повинен включати в себе аспекти публічного управління та адміністрування, механізми, які містять принципи, методи, функції управління і організаційні структури, управлінські рішення, технології процесів управління, наукову організацію праці та інші сполучні елементи управління розвитком підприємств залізничного транспорту.

Формування механізмів і умов реалізації цілей державного управління та адміністрування розвитком залізничного транспорту відповідає цінностям, цілям і пріоритетам розвитку суспільства сьогодні і в перспективі.

Висновки з дослідження і перспективи подальшого розвитку у цьому напрямі. Важливу роль у досягненні сталого розвитку сучасного підприємства відіграє інтенсивне і збалансоване використання його потенціалу як основи, на якій будуються і реалізуються його зовнішні і внутрішні відтворювальні процеси. У зв'язку з цим актуалізується необхідність формування багаторівневої системи державного управління та адміністрування розвитком підприємств залізничного транспорту, яка має ґрунтуватися на раціональному використанні і побудові взаємозв'язків між різними видами і рівнями напрямів діяльності, ієрархії управління, сферами функціональної відповідальності та ресурсами.

Враховуючи, що керівники підприємств потребують серйозної методичної допомоги в прийнятті управлінських рішень публічного управління та адміністрування, насамперед у виборі стратегічних напрямів діяльності, ця наукова розробка щодо впровадження державного управління та адміністрування може бути використана на підприємствах залізничного транспорту України.

Список використаних джерел:

1. Інформаційне агентство «Центр інформації транспорту України (ЦІТУ)». Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці. URL: <http://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5566-zarubizhniy-dosvid-reformuvannya-zaliznichnogo-transportu-v-konteksti-publichnogo-upravlinnya-ta-administruvannya-ukrзалізниць.html>.

2. Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Нестеренко А.С. Державне управління і адміністрування залізничного транспорту України. *Електронне наукове фахове видання Харківського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентові України*. URL: http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2018-1/doc/2/2_1.pdf.
3. Якименко Н.В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості* : зб. наук.-практ. ст. Харків : УкрДАЗТ, 2010. Вип. 31. С. 197–202.
4. Овчиннікова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні. *Електронне наукове фахове видання «Економіка та суспільство»*. Мукачево : МДУ, 2017. Вип. 12. С. 129–135.
5. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. URL: http://vlp.com.ua/files/23_22.pdf.
6. Развадовський В.Й. Адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07; Національний університет внутрішніх справ. Харків, 2004. 546 с.
7. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України : дис. д-ра юрид. наук : 12.00.07; Національний ун-т внутрішніх справ. Харків : 2004. С. 156.
8. Марущак В.П. Державне управління та функції управління. *Актуальні проблеми державного управління* : зб. наук. пр. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2008. Вип. 1 (27).
9. Сущенко Р.В. Залізничний транспорт як особливий об'єкт державного регулювання. *Університетські наукові записки*: часопис Хмельницького університету управління та права. 2008. № 3 (27).
10. Скворцов О.О. Формування механізму державного регулювання в перехідній економіці. *Економіка: проблеми теорії та практики*. 2001. Вип. № 109. С. 43-48.
11. Сінгаєвська М.П. Економічна ефективність на підприємствах залізничного транспорту. *Проблеми інформатизації та управління* № 13. 2008. С. 48-56.

References:

1. Informatsiine ahentstvo Tsentr informatsii transportu Ukrainy (TsITU) Zarubizhnyi dosvid reformuvannya zaliznychnoho transportu v konteksti publicnogo upravlinnia ta administruvannya Ukrzaliznytsi. [Information Center Transport Information Center of Ukraine (CITU) Foreign experience in the reform of rail transport in the context of public administration and administration of Ukrzaliznytsia]. Available at: <http://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5566-zarubizhniy-dosvid-reformuvannya-zaliznychnogo-transportu-v-konteksti-publicnogo-upravlinnya-ta-administruvannya-ukrzaliznitsi.html>.
2. Deineka O.H., Pozdniakova L.O. (2018) Nesterenko A.S. Derzhavne upravlinnia i administruvannya zaliznychnoho transportu Ukrainy. [State Administration and Administration of Railway Transport of Ukraine]. *Electronic scientific professional edition of the Kharkiv Regional Institute of Public Administration of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine*. [Electronic scientific professional edition of the Kharkiv Regional Institute of Public Administration of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine]. Available at: http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2018-1/doc/2/2_1.pdf (in Ukrainian).
3. Yakymenko N. V. (2010) Metodolohichni osnovy derzhavnoho rehuliuвання rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy [Methodological bases of state regulation of development of railway transport of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* : zb. nauk.-prakt. st. [Bulletin of the Economy of Transport and Industry: (a collection of scientific and practical articles)]. Kharkiv : UkrDAZT. Vol. 31. P. 197-202 (in Ukrainian).

4. Ovchynnikova V.O. (2017) Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання rozvytku zaliznychnoho transportu v Ukraini. [Features of state regulation of the development of rail transport in Ukraine]. *Elektronne naukove fakhove vydannia "Ekonomika ta suspilstvo"*. [Electronic scientific special edition "Economics and Society"]. Mukachevo : MDU. Vol. 12. P. 129-135 (in Ukrainian).
5. Marketynhove doslidzhennia rynku transportnykh posluh Ukrainy. [Marketing research of the market of transport services of Ukraine]. Available at: http://vlp.com.ua/files/23_22.pdf.
6. Razvadovskiy V.Y. (2004) Administratyvno-pravovi problemy ta shliakhy yikh rozviazannia [Administrative-legal problems and ways of their solution].(PhD Thesis). Kharkiv : Natsionalnyi universytet vnutrishnikh sprav (in Ukrainian).
7. Razvadovskiy V.Y. (2004) Administratyvno-pravovi problemy ta shliakhy yikh rozviazannia [Administrative-legal problems and ways of their solution].(PhD Thesis). Kharkiv : Natsionalnyi universytet vnutrishnikh sprav (in Ukrainian).
8. Marushchak V.P. (2008) Derzhavne upravlinnia ta funktsii upravlinnia. [Public administration and management functions]. *Actual problems of public administration. sciences Ave X. View of KRI NAPA "Magister"*. Vol. 1 (27) (in Ukrainian).
9. Sushchenko R.V. (2008) Zaliznychnyi transport yak osoblyvyi ob'ekt derzhavnoho rehuliuвання [Railway transport as a special object of state regulation]. *Universytetski naukovi zapysky. Chasopys Khmelnytskoho universytetu upravlinnia ta prava*. Vol. 3 (27) (in Ukrainian).
10. Skvortsov O.O. (2001) Formuvannia mekhanizmu derzhavnoho rehuliuвання v perekhidnii ekonomitsi [Formation of the mechanism of state regulation in the transition economy]. *Ekonomika: problemy teorii ta praktyky*. Vol. 109. P.43-48 (in Ukrainian).
11. Sinhaievska M.P. (2008) Ekonomichna efektyvnist na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu [Economic efficiency in railway transport enterprises]. *Problemy informatyzatsii ta upravlinnia*. Vol. 13. P. 48-56 (in Ukrainian).