

Анотація. В статті обоснована роль цінообразовання в реалізації відновительно-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспособності залізничних перевезень на ринку вантажних перевезень і запропоновані принципи формування вантажних залізничних тарифів, використання яких забезпечить ефективне рішення завдань, поставлених в рамках вказаної парадигми.

Ключеві слова: залізничний транспорт, ринок вантажних перевезень, конкурентоспособність, відновительно-оптимізаційна парадигма, цінообразовання, принципи цінообразовання.

Summary. In the article the role of pricing in realization of restoration and optimization paradigm of providing of competitiveness of railways is reasonable at the market of freight transportations and principles of forming of freight railway tariffs, the use of that will provide the effective decision of the tasks put within the framework of the indicated paradigm, are offered

Keywords: railway transport, market of freight transportations, competitiveness, restoration and optimization paradigm, pricing, principles of pricing.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 338.5: 656.078

СИСТЕМНО-СТРУКТУРНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті сформовано теоретико-методичні основи формування інституційного середовища залізничного транспорту, у тому числі уточнено склад його інституцій, інститутів та розкрито зв'язок інституційних змін з економічними зростанням залізничного транспорту

Ключові слова: інституційне середовище, економічне зростання, інституція, інститут, механізм

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. В наш час відчувається гостра необхідність кардинальної зміни державної політики України в сфері забезпечення конкурентоспроможності перевезень залізничним транспортом; необхідність формування сприятливого інвестиційного клімату для забезпечення фінансових надходжень в транспортний сектор економіки тощо. Основними завданнями державного управління транспортом є: забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення в перевезеннях; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координація роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. При цьому можна виділити пріоритетні напрями реалізації транспортної політики: зростання мобільності чинників виробництва (людей, товарів, капіталів, розвитку підприємництва); модернізація транспортної мережі на основі швидкісного руху

між національними транспортними вузлами і впровадження сучасних технологій транспортної роботи; інтеграція національної транспортної системи в європейську; реструктуризація транспортних організацій; державне регулювання структури ринку транспортних послуг.

Безумовно, перехід системи залізничного транспорту на новий якісний рівень зажадає значних інвестицій в розвиток. При цьому велику увагу слід приділити забезпеченню модернізації застарілих моделей, розробці і запуску в серійне виробництво принципово нового і конкурентоздатного рухомого складу. Для вирішення цього питання необхідна державна підтримка машинобудівної галузі економіки. Серед пріоритетних напрямків державної політики: збереження оптимальних обсягів виробництва і підвищення конкурентоспроможності машинобудівної галузі; підтримка інноваційно активних підприємств; сприяння здійсненню ефективної взаємодії промисловості з усіма структурами національної інноваційної системи; розширення обсягів державного замовлення на проведення НДДКР та промислове освоєння технологій і продукції тощо.

Отже, економічне зростання залізничного транспорту обумовлюється діяльністю інститутів, які є ключем до розуміння взаємовідносин між усіма суб'єктами соціально-економічної системи (якою є залізничний транспорт), та інституційними змінами, які визначають напрямок її розвитку. При цьому

важлива відповідність інструментальних характеристик перетворень цілям та завданням реформування залізничного транспорту, що сприяє узгодженості стратегії впровадження нових інституційних форм і механізмів реалізації змін. Вплив інституційних змін на темпи економічного зростання залізничного транспорту обумовлюється якісними характеристиками економічних, політичних, правових і соціальних інститутів, які існують або формуються.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженнями інституційних змін відрізняються багато наукових праць. Інституційні зміни, на ствердження Т.О. Гундиріної, означають змінювання інституційної структури як набору взаємопов'язаних формальних правил і неформальних обмежень, що визначають систему стимулів для економічних агентів. При цьому природа цих змін різноманітна: впровадження науки і техніки у виробництво (Дж. Гелбрейт, Я. Тінберген, Й. Шумпетер – представники соціально-технологічного інституціоналізму), схильність людини до творчої діяльності та експериментування (Т. Верлен – представники соціально-психологічного інституціоналізму), право та правові відносини (Дж. Коммонс – представники соціально-правового інституціоналізму); фундаментальні зміни в співвідношенні цін і зміни смаків (Д. Норт – неоінституціоналізм) [1, 2].

На стимулюючий характер інституційних змін наголошує і Погодін Ю.А., зазначаючи, вони є процесом перетворень взаємопов'язаних формальних правил і неформальних регуляторів, що визначають систему стимулів для економічних агентів і забезпечують розвиток інституційного середовища як системи «можливостей-обмежень» [31, с. 8-9].

Досліджуючи основи інституціоналізму вчені розглядають питання формування інституційного середовища, що охоплює сукупність основоположних фінансових, політичних, соціальних і правових правил і організацій, що визначають форму суспільного устрою і через формальні і неформальні обмеження (норми права, правила, постанови та добровільно прийняті норми поведінки, звичаї) регулюють поведінку суб'єктів економіки і таким чином впливають на розвиток економічної системи суспільства [4, с. 26].

Достатньо розробленість питань, пов'язаних з формуванням інституційного середовища суб'єктів господарювання, підтверджує зацікавленість наукових діячів даною проблематикою. Не заперечуючи їх наукові надбання, автор статті вважає за необхідне сформулювати власну позицію щодо інституційного середовища залізничного транспорту виходячи з необхідності забезпечення виконання ним стратегічних функцій в економіці країни.

Мета статті. Спираючись на вимоги системно-структурного підходу, розкрити

теоретико-методичні основи формування інституційного середовища залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. «Інститут» представниками інституційної теорії трактується по-різному: по-перше, як способи існування суспільства, які утворюють особливу систему суспільних відносин; по-друге, як законопримусовий механізм, що змінює поведінку населення з використанням сили; по-третє, як формальні правила і неформальні обмеження (загально визнані норми поведінки, досягнуті угоди, внутрішні обмеження діяльності) [5, с. 13]. Розмежування інститутів на неформальні правила поведінки людей у вигляді традицій і звичаїв і формальні правові норми, що закріплюють економічну поведінку в суспільстві, отримало найбільш широке поширення при визначенні сутності інститутів.

Окрім поняття «інститут» теорія інституціоналізму використовує термін «інституція». Проводячи аналіз різниці між ними, М.П. Панковець зауважує, що патріархи інституціоналізму – Т. Веблен, Дж. Коммонс і В. Мітчелл, – попри несуттєві відмінності у формулюваннях, дотримувались єдиного тлумачення цієї категорії як сукупності ustalених звичаїв, традицій, способів мислення та поведінкових стереотипів індивідів, соціальних груп та суспільства в цілому. Так інституції – це результати процесів, що відбувались у минулому, які визначають обличчя суспільства, рівень його розвитку [6, с. 27]. Такий підхід вважається розширеним. Більш вузьким підходом є той, що сформували Циренов А.Р, Сактоєв В.Є та Циренова О.Д. Вони при становленні ринкових відносин виділяють три групи інститутів, що формують інституційну структуру: інфраструктурні, нормативно-правові та психологічні [5, с. 19-20]. До функцій інститутів належить: координаційна, перерозподільна та зниження транзакційних витрат.

В інституціональній економічній теорії особлива роль відводиться проблемам здійснення інституційних змін, взаємодії їх суб'єктів та об'єктів, механізмів і ролі держави в цьому процесі. Аналіз причин, механізмів і наслідків інституціональних змін дозволяє на якісно новому рівні досліджувати питання економічного зростання.

Авторське бачення впливу інституційних змін на економічне зростання залізничного транспорту наведено на рис. 1. Причиною інституційних змін є невідповідність інституційного середовища потребам сучасного розвитку галузі, що формується під впливом внутрішніх та зовнішніх факторів змін, серед яких: процес реформування галузі, науково-технічний прогрес, економіка знань, міжнародні норми, стандарти, вимоги; удосконалення інститутів; соціальні стандарти життя; конкуренція в галузі тощо. Як результат мають бути внесені зміни в інституційне середовище з боку держави та інших інституцій залізничного

транспорту. Своєчасність та достатність інституційних змін формує сукупність стимулів (інформація, інновація, ресурси, пільги та ін.) та регуляторів (відсоткові ставки, тарифи, дотації, субсидії та ін.), які необхідні для змін в складових потенціалі економічного зростання залізничного транспорту.

Інституційне середовище має подвійний взаємозв'язок з економічним зростанням залізничного транспорту. Так розвиток інституційного середовища визначає можливості економічного зростання та розвитку залізничного транспорту, підвищення якісних результатів його діяльності. При реформуванні залізничного транспорту необхідно враховувати особливості

інституційного середовища різних рівнів, їх вплив на процеси функціонування та економічне зростання.

Макроекономічний рівень інституційного середовища на сьогоднішній час недосконалий. Це пояснюється деструктивним впливом на формування інституційного середовища групи чинників, результатом чого є: демонтаж старих інститутів при достатньо частій відсутності нових, які б відповідали потребам ринку; наявність приватних інтересів при формуванні та функціонуванні державних інститутів; асиметричність інформації у відносинах інститутів державної влади та інших економічних суб'єктів, що породжує тінізацію економіки; низька ефективність діяльності інститутів при значній їх кількості тощо.

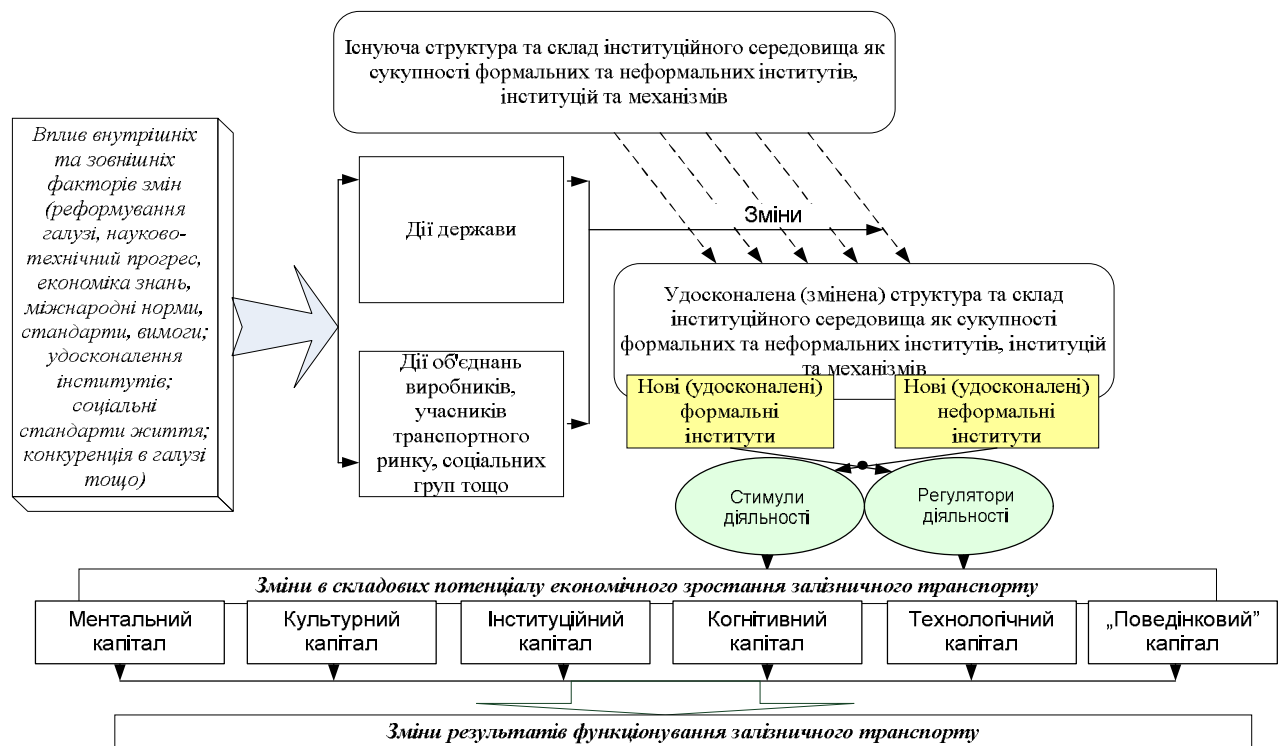


Рис. 1. Схема інституційних змін та їх зв'язку з економічним зростанням залізничного транспорту (авторська розробка)

Тобто інституційне середовище є суперечливим, у ньому діють деструктивні сили, що проявляється у згортанні високотехнологічного виробництва, повільному розвитку ринкової інфраструктури, сировинній орієнтації експорту, поглибленні соціального і майнового розшарування суспільства. Додатковими факторами, що зумовлюють зниження виробничих можливостей суспільства є: слабкість формальних інститутів (недосконале законодавство, нескоординованість роботи різних гілок влади, відсутність політичної конкуренції, низька якість соціальних програм, переважання неформальних домовленостей і норм

поведінки над законодавчо визначеними і контрактними «правилами гри»); недосконалість неформальних інститутів (низький рівень громадянської культури і розвитку людського капіталу, несформованість феномену соціальної відповідальності бізнесу, влади, громадян тощо); наявність інституційних пасток (рентоорієнтованої поведінки, корупції, хабарництва, тінізації економіки, бартерних операцій, ухиляння від сплати податків, адміністративних бар'єрів тощо); неадекватність існуючих інститутів сучасним умовам господарювання. Значне відставання економічного розвитку від обумовлених технологічними

Проблеми транспортного комплексу України

можливостями орієнтирів свідчить про прогалини інституціонального середовища і, водночас, визначає потенціал впливу інституціональних факторів на економічне зростання.

Таким чином, інституційне середовище залізничного транспорту є сукупністю соціально-

економічних інститутів, інституцій та механізмів, які відповідають по-перше, особливостям та специфіці функціонування залізничного транспорту та національного транспортного ринку, по-друге, системі координації щодо забезпечення їх економічного зростання та розвитку (рис. 2).

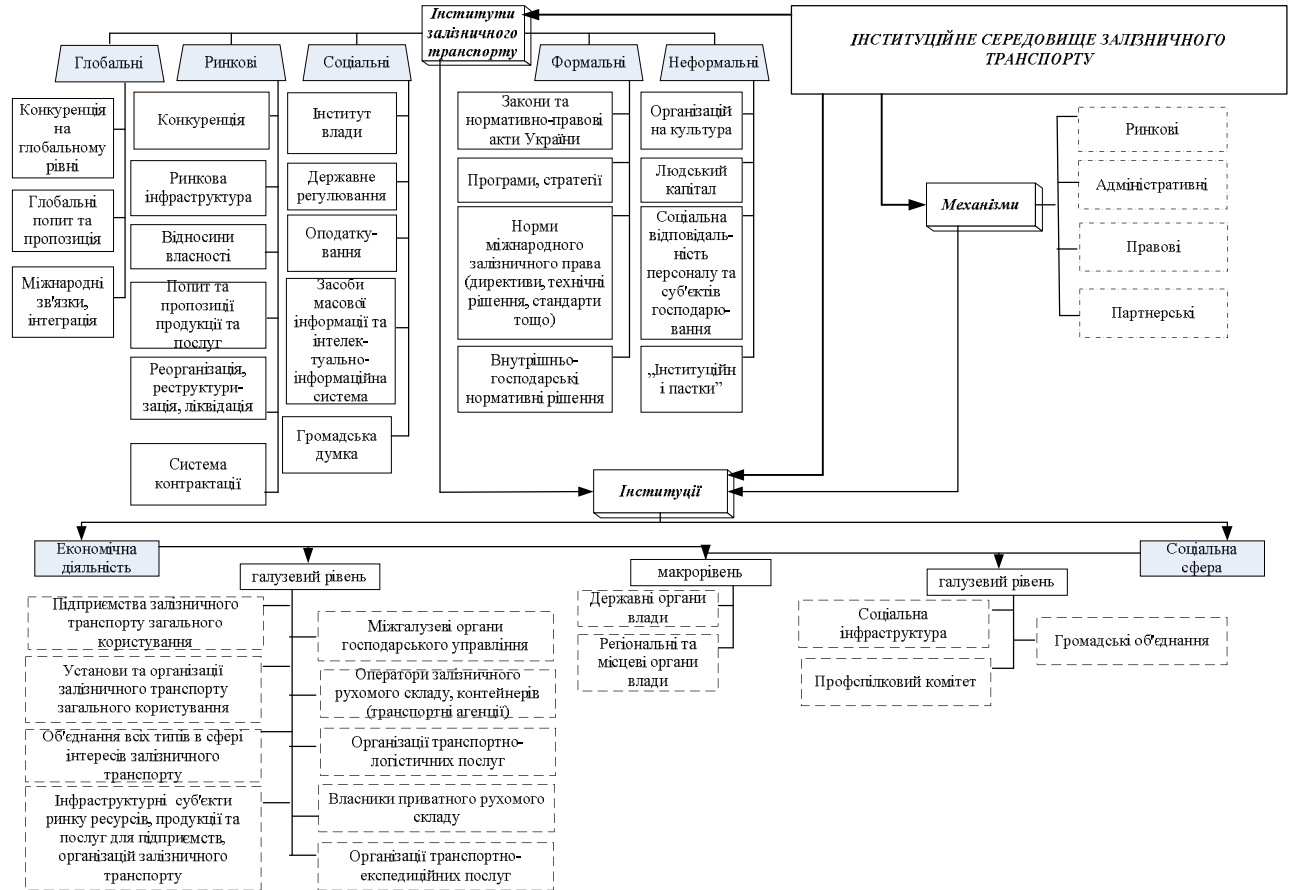


Рис. 2. Інституційне середовище залізничного транспорту (авторська розробка)

Основним завданням щодо формування інституційного середовища залізничного транспорту є забезпечення його цілеспрямованого функціонування в умовах внутрішніх та зовнішніх відносно залізничного транспорту збурень. Тобто економічні, соціальні, інформаційні та інші зв'язки між основними інституціями мають бути забезпечені досконалими формальними та неформальними інститутами, які відповідають потребам суспільства та галузі.

В основі формування інституційного середовища залізничного транспорту мають знаходитися системно-управлінський, системно-структурний та системно-інформаційний підходи. Ефективне інституційне середовище має забезпечити:

- створення системи стимулів до ефективної діяльності залізничного транспорту, серед яких зниження трансакційних витрат, пільгові умови кредитування, тарифи тощо;

- створення умов для якісного вдосконалення процесів за рахунок комплексної інформатизації, розбудови соціальної сфери, створення умов забезпечення інноваційної сприйнятливості, застосування переваг об'єднання ресурсів та можливостей тощо;

- мінімізацію розриву між цілями залізничного транспорту як соціально-економічної системи, що характеризується цілісністю, та як сукупності суб'єктів різних форм власності та видів діяльності, а також розриву між приватними, корпоративними та суспільними цілями суб'єктів;

- знаходження взаєморозуміння та забезпечення відповідності інтересів суб'єктів, які функціонують в сфері залізничного транспорту, упровадження добросовісних норм ділових відносин між ними;

- розвиток міжвидової конкуренції на транспорті та розвиток конкурентних видів діяльності на залізничному транспорті; забезпечення

проведення реформування залізничного транспорту в межах законів, норм та концепцій, недопущення зменшення економічної безпеки залізничної галузі;

– стимулювання ефективного інвестування в проекти галузевого та загальнонаціонального масштабу та значення;

– збільшення адаптаційних властивостей залізничного транспорту як умови участі в боротьбі за додаткові обсяги вантажопотоків.

Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту вимагає розкриття його складу та зв'язків між складовими.

Відомо, що основні інститути інституційного середовища розподіляються на формальні та неформальні. Перші створюють законодавчо-правову основу функціонування залізничного транспорту. Правове регулювання діяльності залізничного транспорту здійснюється такими нормативно-правовими актами: Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Земельний кодекс України, Податковий кодекс України; Законами України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», «Про транспорт», «Про акціонерні товариства», «Про залізничний транспорт», «Про управління об'єктами державної власності», «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації»; Постановами Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» (від 29 лютого 1996 р. № 262), «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 - 2015 роки» (від 16 грудня 2009 р. № 1390), «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» (від 19 березня 1997 року № 252); розпорядженнями Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту» (від 27 грудня 2006 р. №651-р.), «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» (від 16 грудня 2009 р. №1555-р) та «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» (від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.) та ін.

Враховуючи специфіку участі залізничного транспорту в обслуговуванні транзитних вантажопотоків, особливу роль серед формальних інститутів належить нормам міжнародного залізничного права, які мають вигляд Директив, меморандумів, стандартів, угод. Серед них: Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства; Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення та використання в Співтоваристві пристроїв обмеження швидкості на певних категоріях транспортних засобів; Директива 95/18/ЄС Ради від 19 червня 1995 року на ліцензування залізничних

перевезень; Директива Європейського парламенту і Ради 2001/16/ЄС від 19 березня 2001 року про експлуатаційну сумісність транс'європейської мережі звичайних залізниць; Директива Ради 96/48/ЄС від 23 липня 1996 року про експлуатаційну сумісність транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі; Директива Європейського парламенту і Ради 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства [7]. Окрім цього, технічні стандарти і єдині технічні приписи щодо всіх залізничних транспортних засобів регламентуються додатками до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р. Вони установлюють процедуру затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних настанов для залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні. Українською стороною технічні стандарти, які стосуються залізничної інфраструктури в цілому, будуть приводитися до вимог Конвенції до 2015 року.

Неформальний інститут - це інститут, в якому функції, засоби та методи діяльності не встановлені формальними правилами (тобто чітко не визначені і не закріплені в спеціальних законодавчих актах і нормативних документах). Незважаючи на це, неформальні інститути так само, як і формальні, виконують управлінські та контрольні функції. Неформальні інститути залізничного транспорту представлені організаційною культурою, людським капіталом, соціальною відповідальністю персоналу та суб'єктів господарювання, а також «інституційними пастками». Організаційна культура залізничного транспорту всебічно вивчена Компанією В.В., вона є унікальним, єдиним, багатовимірним простором організації, що включає в себе духовно-моральні, соціально-психологічні, економічні та адміністративно-правові координати, у межах якого відбувається життєдіяльність організації та діяльність працівників [8, с. 80]. Експертні дослідження, проведені вченим, дали змогу стверджувати про: слабкий прояв творчої складової в усіх елементах управління, зниження спільності працівників, слабкий прояв ініціативи працівниками, ціннісну роз'єднаність деякої частки персоналу, недоліки у менеджменті, що мають компетентнісний, мотиваційний характер тощо. Тобто організаційна культура, як неформальний інститут, включає сукупність цінностей, традицій, моральних основ, які сформовано та покладено в основу діяльності персоналу суб'єктів залізничного транспорту. Приналежність людського капіталу до інституту пояснюється його структурою, в яку включаються моральні та культурні якості персоналу, рівень його творчої активності. Серед крупних компаній достатньо розвинений неформальний інститут – соціальна відповідальність, мета якого задоволення соціальних потреб та інтересів зацікавлених сторін. Саме цей інститут формує моральні установи

суб'єктів щодо персоналу, споживачів, довкілля тощо. Негативним забарвленням серед неформальних інститутів характеризується «інституційні пастки», серед яких хабарництво, корупція, тінізація економіки, адміністративні бар'єри тощо.

Інститути залізничного транспорту варто розподілити характером прояву на глобальні, ринкові та соціальні. До складу глобальних належить: конкуренція на глобальному рівні, глобальні попит та пропозиція та міжнародні зв'язки та інтеграція (розглянуто у першому розділі дисертації). До соціальних інститутів належать: інститут влади, державне регулювання, оподаткування, засоби масової інформації та інтелектуально-інформаційна система; громадська думка. Ринкові інститути включають: конкуренцію, ринкову інфраструктуру, відносини власності, попит і пропозиції продукції та послуг, реорганізацію, реструктуризацію та ліквідацію. На сьогоднішній час інститут власності на залізничному транспорті один з найбільш актуальних. Важливим завданням реформування залізничного транспорту стало розділення в системі залізничного транспорту природно-монопольного та конкурентного секторів, створення умов для розвитку конкуренції.

Економічні інститути залізничного транспорту не можна розглядати ізольовано від регуляторних функцій держави. Всі вони впливають на процеси реформ на залізничному транспорті. Отже, інститути інституційного середовища розподіляються за приналежністю до соціальної чи економічної сфер, макро- чи галузевого рівнів. Найголовнішою інституцією для залізничного транспорту залишається держава, що є власником цієї природної монополії, навіть після завершення процесів реформування. Макро рівень інституцій представлений саме державними, регіональними та місцевими органами влади. Зараз їх відповідальність за майбутню залізничну монополію зростає. Сьогодні державна політика в сфері залізничного транспорту має відповідати таким принципам, як:

1) принцип демократизації, що означає розвиток демократичних засад в управлінні транспортом, розширення гласності, врахування громадської думки, дотримання прав і свобод людини і громадянина при здійсненні залізничних перевезень;

2) принцип єдиної державної політики, що зберігає єдність системи органів виконавчої влади і її суб'єктів у питаннях управління транспортною інфраструктурою;

3) принцип децентралізації, що означає розширення самостійності органів державної влади і місцевого самоврядування у вирішенні питань визначення змісту і конкретних форм роботи в сфері управління транспортом, затвердження правил користування транспортом, встановлення пільг з оплати проїзду для різних категорій громадян;

4) принцип державної координації ділового

партнерства, що полягає в тому, що державні органи управління транспортною системою повинні здійснювати спільну діяльність в інтересах оптимального використання транспортних ресурсів, максимального задоволення попиту на кожен вид послуг перевезення пасажирів і вантажів, а також для отримання оперативної інформації про них;

5) принцип загальнодоступності транспортних послуг, що означає свободу вибору громадянами виду транспорту, створення правових та економічних умов, що забезпечують доступність транспортних послуг;

б) принцип забезпечення державою єдності керуючої і керованої систем, кожна з яких, володіючи специфікою, зобов'язані взаємодіяти в межах правового поля для задоволення потреб суспільства і людини в транспортних перевезеннях.

В умовах розвитку економіки знань в складі соціальних інститутів інституційного середовища залізничного транспорту варто відокремити й засоби масової інформації та інтелектуально-інформаційні системи. Останні складають об'єкт уваги вчених та практиків, як основа нового технологічного укладу на залізничному транспорті. В центрі вивчення знаходяться:

– реалізація технологічної платформи «Високошвидкісний інтелектуальний залізничний транспорт»;

– проблеми створення та нормативного правового забезпечення інтелектуальної транспортної системи держав та регіонів;

– створення та розвиток інтелектуальних систем управління і забезпечення безпеки руху поїздів, ситуаційних (диспетчерських) центрів управління, інтелектуального потягу, «розумних» вокзалів, вантажних і сортувальних станцій;

– інтелектуальні рішення при забезпеченні інформаційної безпеки, проблеми безпеки інтелектуальних транспортних систем;

– інтелектуальні бізнес-системи, інфокомунікаційне середовище інтелектуальних систем, «м'які» обчислення і нечітка логіка, інтелектуальний аналіз даних, моделювання та прогнозування;

– роль науково-освітніх комплексів при створенні та розвитку інтелектуальних транспортних систем, підготовка фахівців в галузі інтелектуальних систем.

Звернемо увагу на інституції інституційного середовища залізничного транспорту, які розподіляються за економічною та соціальною сферами та галузевим і макрорівнем. На галузевому рівні інституціями (економічна діяльність) є:

– підприємства залізничного транспорту загального користування - залізниці і державні підприємства, що належать до сфери управління центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та

інфраструктури [9];

– установи та організації залізничного транспорту загального користування – заклади охорони здоров'я, навчальні заклади, що належать до сфери управління центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури [9];

– об'єднання всіх типів в сфері інтересів залізничного транспорту (ним може бути залізничний виробничо-логістичний кластер);

– міжгалузеві органи господарського управління (Асоціація виробників та споживачів залізничної техніки, Асоціація підприємств власників відомчого транспорту та операторів вантажних залізничних перевезень «Укрвідтранс», Асоціація будівників залізниць України та ін.);

– оператори залізничного рухомого складу, контейнерів (транспортні агенції);

– власники приватного рухомого складу;

– організації транспортно-експедиційних послуг;

– інфраструктурні суб'єкти ринку ресурсів, продукції та послуг для підприємств, організацій залізничного транспорту.

Включення вищезазначених суб'єктів в інституції інституційного середовища залізничного транспорту пояснюється з позиції управління реалізацією місії та стратегічних цілей залізничного транспорту в економіці України.

Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного

транспорту потребує розгляду зв'язків між основними його елементами, що забезпечує узгодження та реалізацію економічних інтересів (спонукальний мотив до діяльності) інституцій залізничного транспорту. Економічні інтереси виражають прагнення інституцій отримувати зростаючі доходи, закріпитися на ринку, зміцнювати господарські зв'язки між постачальниками виробничих ресурсів, посередниками і покупцями, підвищувати якість людського капіталу своїх працівників, здійснювати ефективне розширене відтворення. Сукупність економічних інтересів представлена різного роду особистісними, внутрішньоорганізаційними, корпоративними, галузевими, міжгалузевими та національними інтересами, які складають архітектуру економічних інтересів.

Узгодженню економічних інтересів сприяє відповідний механізм, який пропонуємо визначити у вигляді блоків (табл.): видів економічних інтересів, способів вирішення їх протиріч, факторів формування інституційного середовища, умов, інструментів та методів узгодження інтересів. Серед двох останніх ключовим є об'єднання зусиль всіх зацікавлених в розвитку залізничного транспорту суб'єктів, що підтверджує значення співробітництва бізнесу та держави в процесі формування та реалізації інвестиційної, інноваційної політик залізничного транспорту в сучасних умовах.

Таблиця

Блоки механізму узгодження економічних інтересів суб'єктів інституційного середовища залізничного транспорту (авторська розробка)

Блоки механізму	Зміст блоку
1	2
Вид економічних інтересів	<p><i>Індивідуально-особистісні</i> – обумовлені особистими потребами та прагненням індивідів до ефективної трудової діяльності, спрямовані на збільшення і підвищення якості індивідуального людського капіталу, на зростання особистих доходів, підвищення рівня і якості життя і самореалізацію потенціалу своєї особистості;</p> <p><i>внутрішньо організаційні</i> - обумовлені особистими та виробничими потребами працівників підприємств, прагненням до ефективної виробничо - господарської діяльності, спрямованої на неухильне підвищення прибутковості підприємств, забезпечення ефективного розширеного відтворення, поліпшення життя та підвищення якості людського капіталу працівників підприємств;</p> <p><i>корпоративні</i> - обумовлені прагненням корпорацій (об'єднань) ефективно функціонувати в ринковій економіці, успішно конкурувати, закріпитися на ринку, отримувати зростаючий прибуток, впроваджувати науково-технічні досягнення, здійснювати розширене відтворення техніко-технологічної бази;</p> <p><i>галузеві</i> - обумовлені потребами галузевих соціально-економічних систем (підприємств, об'єднань) прагнення здійснювати ефективну господарську діяльність з метою комплексного розвитку галузі в цілому, її виробничої та невиробничої сфер;</p> <p><i>міжгалузеві</i> - обумовлені потребами функціонування міжгалузевих комплексів, учасники якого прагнуть отримати переваги від участі в ланцюгу створення цінності;</p> <p><i>національні</i> - обумовлені суспільними потребами, розвитком продуктивних сил і економічних відносин прагнення державних органів та інших суб'єктів економіки до досягнення макроекономічної рівноваги, стійкого економічного зростання і спрямоване на збільшення національного людського капіталу, підвищення рівня і якості життя усього населення</p>

1	2
Способи вирішення протиріч економічних інтересів	Прийняття та дотримання норм, стандартів, вимог, які забезпечують відповідність екологічної, соціальної, економічної, технічної та іншої діяльності суб'єктів стратегічній меті економічного зростання залізничного транспорту; удосконалення формальних та неформальних інститутів інституційного середовища; створення нових та удосконалення існуючих інституцій інституційного середовища; впровадження на державному та галузевому рівнях системи управління протиріччями суб'єктів інституційного середовища залізничного транспорту, що спрямовано на збільшення потенціалу спільної діяльності та ефективне його використання; затвердження в якості основ діяльності кожного суб'єкту моральних та соціально відповідальних принципів господарювання
Фактори формування та розвитку інституційного середовища	Міжнародні норми права та необхідність усунення невідповідності норм вітчизняного права міжнародним умовам; уніфікація інституційного середовища у відповідності з принципами міжнародного співробітництва; рівень конкуренції в галузі та на міжнародному рівні; існуючий рівень розвитку інституцій та бар'єри для їх саморозвитку та відтворення; рівень централізму чи децентралізму в управлінні залізничним транспортом; інноваційна та інтелектуально-інформаційна модель розвитку залізничного транспорту; специфічний характер ринку залізничних послуг; державна та галузева політика щодо розвитку залізничного транспорту тощо
Умови узгодження інтересів	Відкритість учасників до діалогу, консенсус поглядів на досягнення стратегічної мети залізничного транспорту; отримання власної вигоди суб'єктами; інформаційна відкритість суб'єктів; здійснення діяльності в межах правового поля, відсутність яких-небудь провокацій з боку інших суб'єктів; практична реалізованість, а не декларування, заходів стратегічного та програмного характеру на державному та галузевому рівнях
Методи узгодження інтересів	Формування різного роду об'єднань; нормативне та договірне закріплення прав та обов'язків суб'єктів; усні домовленості суб'єктів; формування ланцюга створення вартості тощо
Інструменти узгодження інтересів	Інструменти державної політики (податкової, митної, кредитної, амортизаційної тощо); стратегічне планування, прогнозування та програмування; цільова підтримка суб'єктів різних галузей та видів діяльності (субсидії, дотації, пільги та ін.); усунення адміністративних бар'єрів; запровадження форм державно-приватного партнерства, регуляторні інструменти залізничного транспорту (тарифи, плата за користування

Висновки. Таким чином, забезпечення економічного зростання залізничного транспорту обумовлюється рівнем застосування формальних та неформальних інститутів та діяльністю певних інституцій. В статті сформовано авторський підхід на складові інституційного середовища залізничного транспорту, а застосування системно-структурного підходу до його формування дозволило встановити зв'язки між основними його елементами, що забезпечує узгодження та реалізацію економічних інтересів інституцій залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гундырина Т.О. Институциональные инновации как формы институциональных изменений / Т.О. Гундырина // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2011. - № 4(31). – С. 9-14.

2. Норт Д. Институты, институциональные изменения и

функционирование экономики / Д. Норт; пер. с англ. А.Н. Нестеренко. - М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997. – 180 с.

3. Погодин Ю.А. Влияние институциональных изменений на экономический рост в современной России: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.01 «Экономическая теория» / Ю.А. Погодин — Волгоград. – 2006. — 26 с.

4. Ходжаян А. Институційне забезпечення конкурентоспроможності економіки України / А. Ходжаян // Економіст. – 2010.- № 2. – С. 26- 29.

5. Цыренов А.Р. Механизм государственного воздействия на формирование институциональной среды экономики региона / Цыренов А.Р., Сактоев В.Е., Цыренова Е.Д. . – Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2004. - 232 с.

6. Панковець М.П. До питання про роль інституційного середовища в ринковій трансформації економіки України/ М.П. Панковець // Вісник Університету банківської

справи Національного банку України. – 2011. - № 3 (12) . – С. 27-30.

7. Європейське залізничне законодавство. Т. 2 / за ред. Матвіїва І.Б. – Київ: ТОВ «НВП Поліграфсервіс», 2006.- 494 с.

8. Компанієць В.В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному

вимірі: монографія. Частина II / В. В. Компанієць. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.

9. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» // Голос України. – 2012. - № 49 (5299).

Аннотація. В статті сформовані теоретико-методическі основи формування інституціональної середі залізничного транспорту, в том числі уточнено состав его інститутів, інституцій і раскрыта зв'язь інституціональних змін з економіческими ростом залізничного транспорту

Ключеві слова: кластер, потенціал, оптимізація, управління, модель.

Summary. The article formed the theoretical and methodological bases of formation of the institutional environment of railway transport, including refined composition of its institutions and disclosed communication institutional change with economic growth of rail transport.

Keywords: institutional environment, economic growth, institutions, mechanisms

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.07.001.73

ОПТИМІЗАЦІЯ ЧИСЕЛЬНОСТІ РОБІТНИКІВ УКРЗАЛІЗНИЦІ ЗА ДОПОМОГОЮ ВТІЛЕННЯ АДАПТИВНОГО УПРАВЛІННЯ

Янченко Н.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Розглядається вдосконалення системи управління підприємством за допомогою адаптивного управління для вирішення задачі підвищення ефективності роботи підприємства в ринкових умовах через вироблення стратегії і тактики бізнесу, додання йому керованого і регульованого характеру.

Ключеві слова: адаптація, адаптивне управління, реструктуризація, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Підприємства залізничного транспорту як і багато інших, заради виживання і адаптації до умов існування, що змінюються, вимушені проводити перепроєктування і реорганізацію своєї діяльності, видозмінювати стратегії і тактики поведінки в діловому світі. Реструктуризація залізниці завжди й усюди призводить до значного, у разі, скорочення трудового колективу Укрзалізниці в ході реструктуризації були оптимальні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасна організаційна структура управління на Укрзалізниці сформована ще за часів СРСР і вимагає змін. Про що неодноразово говорять як ученні так і фахівці-залізничники. В роботах Бараша Ю.С., Ейтутіса Г.Д., Диканя В.Л., Конратюка М.В., Гненного М.В. проводиться аналіз різних моделей реформування на основі чого автори роблять

висновки щодо кращого варіанта організації управління залізничною галуззю.

Так, Бараш Ю.С. пропонує для управління галуззю бюрократичну структура у дивізіональній формі, що побудована за продуктовою схемою. На першому рівні управління (в Правлінні компанії ДАК «УЗ») знаходяться функціональні Департаменти, які спеціалізовані за видами діяльності та надають різні транспортні послуги (продукти). Їм підпорядковані функціональні підприємства (компанії), побудовані за технологічним принципом, та дирекції, що територіально розташовані в різних регіонах. Така структура управління дозволяє скоротити ланцюг команд (швидкість проходження команди від першого до третього рівня), підвищити оперативність прийняття управлінських рішень, посилити спеціалізацію і мотивацію праці та отримати ефект від збільшення обсягів наданих послуг [1].

Ейтутіс Г.Д. звертає увагу на необхідність формування механізму управління