

емств-учасників, росту продуктивності, зменшенню витрат і росту прибутків, що прискорить інтенсивність інвестицій в інноваційні розробки, залученню вітчизняних та іноземних інвесторів і виходу на світовий ринок з сильною конкурентоспроможною продукцією. Ці зміни сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності не тільки кластерного об'єднання, а й регіону в цілому.

Таким чином, в ринкових умовах кластери є прогресивним напрямом формування конкурентоспроможності регіону за рахунок підвищення ефективності реалізації конкурентних (галузевих) переваг території через мінімізацію видатків у порівняно подібних галузях. Основними позитивними якостями кластерів є швидкий темп пристосування до постійно змінюваних ринкових умов, високий рівень інноваційного розвитку, підвищення ефективності внутрішньої і зовнішньої конкуренції, отримання додаткових можливостей для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій.

1. Мингалева Ж., Ткачева С. Кластеры и формирование структуры региона // МЭ и МО. – 2000. – №4. – С.19-25.

2. Войнаренко М. Концепція кластерів до відродження виробництва на регіональному рівні // Економіст. – 2000. – №1. – С.36-39.

3. Європейський Союз. Консолідовані договори. – К.: Port-Royal, 1999. – 206 с.

4. Hardy S., Hart M., Albrechts L., Katos S. An Englarget Europe: Regions in Competition? – L., 1995. – 342 p.

5. Филиппов П. Кластеры конкурентоспособности // Эксперт. Северо-Запад. – 2003. – №43. – С.16-19.

6. Портер М. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2000. – 495 с.

Отримано 15.08.2006

УДК 658.5.014.1 : 656.2.078

О.М. ЧЕРЕВАТЕНКО

Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ

Розглядаються питання відносин власності на транспорті як складовій галузі світового господарства. Визначено основні тенденції реформування і відповідного формування співвідношення форм власності на транспорті.

До 80-х років ХХ ст. у всьому світі транспорт був однією з галузей народного господарства, що найбільше регулювалась державою. Практично у всіх країнах світу переважала державна власність у сфері транспорту. Панування концепції суспільного споживання через державне регулювання призвело до різкого зменшення частки залізничних перевезень в транспортних послугах, важкого фінансового стану заліз-

ниць, припиненню впровадження прогресивних технологій та інновацій, моральному та фізичному зношенню основних засобів, і як кінцевий результат, до неефективного споживання ресурсів економіки.

Внаслідок цього почався процес фундаментального реформування залізничного транспорту у переважній більшості країн світу. Загальними принципами реформування стали комерціалізація, відповідне збалансування форм власності на залізничному транспорті і конкуренція, як найважливіші передумови розвитку ринкових засад у галузі.

Проблеми розвитку відносин власності на транспорті в світлі реформування галузі досліджували багато вітчизняних і закордонних науковців та економістів-практиків: В.Л.Дикань, Н.Б.Малахова, О.Ю.Аболин, Г.Гийон, С.М.Резер, В.П.Третьяк, С.Беннет, Дж. Аббон [1-9] та ін. Як свідчить аналіз досліджень і публікацій, питання про форми власності на залізничному транспорті є достатньо важливим і потребує виявлення загальних світових тенденцій, що характерні для більшості країн світу.

Метою статті, що пропонується, є узагальнення основних тенденцій і напрямів розвитку відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі.

Ринкова економіка, як свідчить теорія і світова практика, об'єктивно передбачає функціонування приватного, державного і змішаного секторів. Прийнятне співвідношення між виробництвом суспільних і приватних благ визначається соціально-політичними умовами та національними традиціями кожної держави. В умовах розвиненої демократії, в результаті наявного в суспільстві балансу політичних сил і економічних інтересів, що стоять за ними, існує визначене співвідношення різних форм власності, що забезпечує прийнятний для більшості населення рівень суспільної злагоди. Внаслідок обмеженості ресурсів, які належать суспільству, для кожного досягнутого рівня розвитку технологій характерна своя крива виробничних можливостей.

Загальновідомо, що для формування і функціонування економіки недостатньо факторів самоорганізації, необхідна також і державна організація, управління економічними процесами. Державне господарювання своєю основою має державну власність, через яку реалізується державний і суспільний інтерес. Серед найважливіших для економіки функцій, що виконуються державною власністю, можна виділити наступні:

- державна власність створює матеріальні передумови для забезпечення стабільного відтворення суспільного матеріального і нематеріального капіталів;
- дозволяє державі бути самостійним елементом в економічних

взаємовідносинах з іншими суб'єктами власності в середині держави та за її межами;

- є гарантом міжнародних договорів; забезпечує функціонування капіталоемних галузей господарства;

- дозволяє амортизувати удари економічних криз, мобілізуючи ресурси на швидкий вихід з них тощо.

Більшість держав світу мають змішану економіку з різним співвідношенням форм власності і різноманіттям їх комбінацій. Кожна форма власності і заснований на ній тип господарювання, сектор економіки мають свою частку в задоволенні потреб відповідно до критеріїв економічної і соціальної ефективності. Крім того, процеси соціалізації і гуманізації економіки, що проходять в розвинених країнах світу, тільки підсилюють роль держави у вирішенні актуальних проблем суспільства. Загальним для цих країн є те, що держава перестала бути лише політичним інструментом, що виражає відношення між різними верствами населення, держава перетворюється в інструмент виконання загальних політичних, економічних і соціальних функцій. Англійський економіст Ф.Уелш справедливо наголошує, що «здоровий державний сектор все більше і більше стає умовою існування прибуткового приватного сектору» [11].

Сильна політика держави, сформована під впливом демократичних інститутів, сприяла виникненню і розвитку різних типів змішаних економічних систем. У таких умовах державному сектору розвинених країн стають притаманні нові ознаки: на його базі розробляються змішані форми державно-приватного співробітництва.

Залізничному транспорту поряд із загальними тенденціями розвитку відносин власності, що є характерними для всієї світової економіки, притаманні й деякі особливості. Макроекономічна мета реформування залізничного транспорту, що триває сьогодні в багатьох країнах світу, є оптимізація сукупного споживання ресурсів економіки на транспортування вантажів і пасажирів, її досягнення забезпечується відходом від принципів тотального державного регулювання і введенням елементів ринкового саморегулювання. Для цього вирішуються питання комерціалізації залізничного транспорту, визначення елементів природної монополії, що підлягають державному регулюванню, і підсистем залізничного транспорту, в межах яких можливо впровадження конкуренції. Неefективне державне регулювання ціноутворення повинно бути замінене вільним формуванням цін за операції по перевезенням при забезпеченні права доступу на магістральну мережу конкурентів. Ціновому регулюванню підлягає вартість послуг за користування послугами інфраструктури, що є монопольним елементом

залізничного транспорту.

Світова практика реформування залізничного транспорту накопила багато підходів до здійснення перетворень у залізничній галузі. Загальним світовим напрямком розвитку відносин власності на залізничному транспорті є підвищення участі приватного капіталу в залізничній галузі і впровадження конкуренції як в інфраструктурній, так і в перевізній діяльності. При цьому розбіжності полягають в вертикальній організації залізниць – від вертикально інтегрованих залізничних компаній в Північній Америці до впровадження вертикального розділення в деяких країнах Європи.

Якщо проаналізувати взаємозв'язок між вертикальною організацією залізниць і наявністю конкуренції, то можна отримати три базові моделі залізничного транспорту:

- 1) модель вертикального розділення залізничного транспорту (притаманна переважно країнам Європи);
- 2) вертикально інтегрована модель (характерна для країн Північної Америки);
- 3) вертикально інтегрована модель з конкурентним доступом (запроваджена в Австралії).

Поділ залізничної галузі на інфраструктурний і перевізний сектори створив прозорі умови для державної підтримки залізничного транспорту в Європі.

Введення додатково до розділення залізничних компаній умов вільного і рівного доступу до інфраструктури стало базою для потенційної конкуренції в середині залізничних перевезень. Цей потенціал був успішно реалізований в деяких європейських країнах (Швеція, Англія, Німеччина) на основі організації тендерів на визначені маршрути.

Незважаючи на це, загальною тенденцією залишається поки що неможливість організації конкуренції на одному і тому ж маршруті за рахунок одночасної роботи на ньому принаймні двох незалежних перевізних компаній. В багатьох країнах вважається неефективним введення в будь-якій формі внутрішньогалузевої конкуренції на магістральних шляхах. Так, наприклад, в сфері пасажирських перевезень в різних державах були створені національні комерційні компанії, такі як SNCF (Франція), SJ (Швеція), DBAG (Німеччина), Amtrak (США). Ці компанії укладають контракти з урядами своїх країн по пасажирсько-обслуговуванню населення відповідно до бізнес-планів [10].

Структурні реформи залізниць у різних країнах характеризуються різним ступенем радикальності. Значні розходження в специфіці, тривалості і результативності реформ у державах визначаються рівнем економічного розвитку, технічним станом залізниць, переважаючими

формами власності в галузі, силою профспілок, особливостями правових систем, характером державного регулювання діяльності приватних компаній і іншими факторами. Але головним організаційно-економічним механізмом реалізації планів реформ є конкуренція, яка, зокрема, дозволяє досягти оптимального балансу форм власності на залізничному транспорті.

Таким чином, держава як учасник господарського життя зближує умови функціонування підприємств різних форм власності, створює реальні передумови для розвитку і підвищення конкурентоздатності державних компаній, що є загальносвітовою тенденцією. Сферою державної господарської діяльності є інфраструктурні мережі, а їх реформування на засадах комерціалізації і конкуренції – засобом підвищення ефективності не лише самих цих галузей, але й всього державного апарату.

Конкретні моделі реформування залізничного транспорту визначаються не тільки подібністю проблем, які стоять перед ним в будь-якій країні світу, а й суттєвою відмінністю між завданнями, що вирішуються державами, які знаходяться на різних ступенях розвитку. Ідеальної моделі реформування залізничного транспорту не існує, це доводить світовий досвід реструктуризації і комерціалізації залізниць. Кожна держава, враховуючи загальносвітові тенденції, проводить реформу і визначає співвідношення форм власності в залізничній галузі, виходячи з власних можливостей і реалій політичного й соціально-економічного ладу.

1. Аббон Дж. Темпы реформ на европейских железных дорогах // Железные дороги мира. – 2002. – №7. – С.33-32.
2. Аболин О.Ю. Железные дороги Канады после дерегулирования. – М.: ЦНИИТЭИ МПС, 1999. – 56 с.
3. Аболин О.Ю. Железные дороги Японии через десять лет после приватизации. – М.: ЦНИИТЭИ МПС, 1998. – 28 с.
4. Беннет С. Некоторые оценки британской модели приватизации // Железные дороги мира. – 2000. – №12. – С.5-11.
5. Гийон Г. О формах собственности на железнодорожном транспорте // Железные дороги мира. – 1998. – №11. – С.8-16.
6. Дикань В.Л. Особенности реструктуризации в современных условиях // Залізничний транспорт України. – 2001. – №1. – С.11.
7. Малахова Н.Б. Причины и условия выделения железнодорожной инфраструктуры в системе железнодорожного транспорта // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2005. – №12. – С.128-132.
8. Резер С.М. Приватизация и развитие конкуренции на железных дорогах // Транспорт: наука, техника, управление. – 1998. – №8. – С.6-10.
9. Третьяк В.П. Формы собственности железных дорог и их модификация в условиях рынка // Бюллетень транспортной информации. – 1997. – №11. – С.7-8.
10. Тенденции организационно-технических изменений на зарубежных железных

дорогах // Вопросы экономики. – 1998. – №4. – С.85-88.

11. Уэлш Ф. Системы регулирования рыночной экономики // Экономические науки. – 1990. – №11. – С.6-14.

Отримано 18.07.2006

УДК 711.4

М.Н.БУДНІК, канд. екон. наук

Харківський національний економічний університет

О.В.САПРИКА, канд. техн. наук, В.О.САПРИКА

Харківська національна академія міського господарства

РОЗРОБКА ТА РЕАЛІЗАЦІЯ ПРОЄКТІВ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ В УМОВАХ КРУПНИХ МІСТ В ЄВРОРЕГІОНІ «СЛОБОЖАНЩИНА»

Досліджується рівень підготовки службовців крупних міст в євро регіоні «Слобожанщина» для впровадження технології соціально-економічного проєктування та пропонуються рекомендації для органів місцевого самоврядування.

Розглядаючи розвиток міст в Україні, слід звернути увагу, що в умовах соціально-політичної та економічної нестабільності, для подальшого розвитку органи місцевого самоврядування повинні використовувати нові механізми управління. Сучасна ситуація суттєво відрізняється від тієї, яка була типовою для радянського та пострадянського суспільства, і вимагає від органів місцевого самоврядування поміркованих рішень, системності й послідовності.

Найбільш повно відповідає сучасним вимогам метод програмно-цільового управління, який засновано на розробці й реалізації проєктів та програм соціально-економічного розвитку, який використовує найновітніші дослідження сучасної науки, і дає можливість отримати оптимальний кінцевий результат, від якого очікується максимальний ефект.

Управління проєктами від стадії розробки до реалізації знайшло своє відображення в працях як закордонних авторів К.Хелдмана, Г.Дитхелма, Дж. К.Пинто [3-5], так і вітчизняних авторів І.І.Мазура, В.Д.Шапиро [6] та ін. У більшості робіт розглядається комплекс завдань керування проєктами, наводяться практичні рекомендації для керівників фірм і компаній. Що ж стосується використання цих знань при управлінні великим містом, то тут існує ряд проблем.

Так, вивчаючи роботи російських вчених, а саме, можна відзначити роботу Г.І.Оглобліної, яка на прикладі аналізу регіональних програм розвитку освіти робить досить примітний висновок: «У багатьох регіональних програмах розвитку освіти (було проаналізовано майже 30 таких програм) явно проглядається в останні роки спроба керівни-