

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Гудкова Вікторія Петрівна

УДК 336:656.072(477)

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-
ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ
ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ**

08.07.04 - економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2002

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

- Науковий керівник -** кандидат економічних наук, доцент
Колесников Олександр Володимирович -
Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедрою фінансів
- Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор,
академік транспортної Академії України
Сич Євген Миколайович -
Київський університет економіки і технологій транспорту
Міністерства транспорту України,
завідувач кафедрою економіки підприємств транспорту
- кандидат економічних наук, доцент
Ковальов Дмитро Іванович -
Українська державна академія залізничного транспорту,
доцент кафедри економіки, організації і управління підприємством
- Провідна установа -** Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України,
кафедра системних методів аналізу в економіці і бізнесі та кафедра
менеджменту і логістики, м. Київ

Захист відбудеться "31" травня 2002 р. о 15⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7.

Автореферат розісланий "30" квітня 2002 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Необхідною умовою подолання кризових явищ в економіці України є ефективне функціонування транспортної системи, основу якої становлять залізниці. Створюючи передумови економічного розвитку країни, залізничний транспорт забезпечує єдність основних ланок народно-господарчого комплексу. Між тим росту ефективності залізниць можуть і будуть перешкоджати недоліки в системі фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями. На розробку рекомендацій, використання яких дозволить їх усунути, спрямоване дисертаційне дослідження.

Основні засади розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями регламентуються законами України: "Про транспорт", "Про залізничний транспорт", а також відображені в "Концепції та Програмі реструктуризації на залізничному транспорті України", затвердженій рішенням Колегії Міністерства транспорту у 1998 р.

Треба зазначити, що наслідки економіко-політичних перетворень 90-х рр., які зумовили кризу на залізничному транспорті і зокрема у пасажирському господарстві, є унікальними, що перешкоджає використанню уніфікованого підходу до підвищення ефективності роботи галузі. Між тим формування ринкових відносин припускає залежність відтворювальних процесів від об'єктивних економічних законів і закономірностей. Досвід зарубіжних залізниць, які працюють в умовах конкурентного середовища, свідчить про ефективність галузевого принципу управління пасажирськими перевезеннями. Але в сучасній вітчизняній науковій літературі недостатньо досліджуються засади фінансово-економічного управління пасажирським господарством як відокремленим механізмом.

Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту, як четвертої галузі матеріального виробництва, відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як В. Абгафоров, М. Бедняк, А. Воркут, В. Дмитрієв, Д. Зотов, І. Івлієв, Л. Канторович, В. Лившиць, А. Покотілов, В. Потапов, С. Резер, П. Сергєєв, Є. Сич, А. Смехов, С. Ушаков, Л. Федоров, В. Шинкаренко, О. Шуйська, В. Чекаловець та багатьох інших. При цьому організаційно-економічним питанням перевезення пасажирів транспортом загального користування присвячено чисельні праці Н. Бещевої, М. Гобунова, В. Кедрової, В. Колпакова, Б. Парахонського, Т. Пахмана, С. Пономарьова, В. Саболина, В. Шубко та інших відомих вчених.

Широке коло питань, пов'язаних з ефективним розвитком залізничного транспорту, знайшло своє відображення у працях вітчизняних і зарубіжних економістів: А. Абрамова, М. Беленького, І. Белова, Н. Винниченко, В. Верлоки, О. Вовка, М. Жердєва, Д. Ковальова, Ю. Кулаєва, М. Макаренка, В. Пасічника, В. Персіанова, М. Трихункова, Є. Ханукова, Р. Царьова, Ю. Цветова, А. Шишкова та інших вчених. Методологічні аспекти організації пасажирських залізничних

перевезень висвітлені в працях таких вчених, як В. Аверкін, І. Аксьонов, Н. Богомолова, Ю. Єлизар'єв, Ю. Іваненков, Ф. Кочнев, В. Лукашев, Н. Потапович, Н. Спиридонова, В. Федоров, І. Шапкин та ін.

Проте велика частина розробок присвячена дослідженню окремих аспектів організації пасажирських перевезень на макроекономічному рівні й у рамках роботи залізничного транспорту в цілому. Деякі питання організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями висвітлені в основному у працях зарубіжних науковців та спеціалістів-практиків - В. Битієва, В. Белозерова, С. Жабова, Л. Мазо, О. Панченко, В. Певзнера, М. Толка-чової, Д. Тульчинського та ін., які ставили лише окремі завдання цієї проблеми та обґрунтовували необхідність їх вирішення.

Отже, рішення проблеми формування цілісної та багатомірної концепції удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями національних залізниць вимагає комплексного, системного підходу. У практичному плані необхідна розробка таких напрямків організації фінансово-економічних відносин, які сприяють підвищенню ефективності функціонування галузі і, у той же час, спрямовані на одержання найбільшого соціально-економічного ефекту державою. Актуальність розробки подібних заходів підсилюється у зв'язку з усвідомленою необхідністю збереження економічної цілісності пасажирського комплексу залізниць, за умов відтворення його на ринковій основі.

Таким чином, об'єктивна необхідність поглиблення теоретичних досліджень щодо розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями і їхньою практичною апробацією з метою підвищення ефективності функціонування галузі обумовила актуальність наукової праці, дозволила визначити мету й основні задачі дисертації.

Зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Наукова робота є ініціативною й одночасно складовою частиною досліджень, проведених відповідно до Концепції і програми реструктуризації на залізничному транспорті України, а також до Концепції реформування транспортного сектора України.

Наукові результати та висновки дисертаційного дослідження використані під час виконання науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту на замовлення Укрзалізниці - "Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів, багажу та пошти залізницями України та в міждержавному сполученні" (договір № 426/97-609/98 ЦТех).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних підходів і практичних рекомендацій зі створення ефективних форм, методів та способів організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими перевезеннями залізниць України, які сприяють стабілізації галузі в умовах ринкової трансформації економіки.

Досягнення мети дослідження зумовило вирішення наступних задач:

- виявити системну сутність й особливості механізму фінансово-економічного управління

пасажирськими залізничними перевезеннями;

- дослідити умови функціонування системи пасажирських перевезень на залізницях України, на основі чого виявити основні властивості механізму фінансово-економічного управління;
- виявити проблеми функціонування фінансово-економічного механізму в системі пасажирських залізничних перевезень, обґрунтувати концепцію їх вирішення;
- визначити підходи до моделювання механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями;
- дослідити структурно-функціональні зв'язки між елементами механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями залізниць;
- розробити принципову схему механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями в умовах ринкової економіки;
- визначити напрямки підвищення ефективності пасажирських перевезень на всіх рівнях фінансово-економічного управління.

Об'єктом дослідження є система фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України.

Предмет дослідження - фінансово-економічні відносини в механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями.

Методи дослідження. Дослідження побудовано на діалектичному методі пізнання закономірностей організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями. Для досягнення поставленої в дисертаційній роботі мети використані принципи системного аналізу, структурно-генетичний та історичний методи; методи абстрагування, порівняння та вимірювання; методи формалізації, моделювання та експерименту.

Наукова новизна одержаних результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні існуючих і розробці нових теоретичних положень щодо удосконалення та розвитку фінансово-економічних відносин в механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями, зокрема:

- вперше обґрунтовано зміст і необхідність введення поняття "механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями" як сукупність форм, методів, способів та важелів управління пасажирськими залізничними перевезеннями, множина послідовних дій (операції) яких забезпечує цілеспрямований вплив на галузеві економічні процеси;
- виявлено проблеми побудови та функціонування механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями, що дозволило визначити та обґрунтувати концепцію його удосконалення;
- розроблена принципова схема механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями, для цього:

- систематизовано ринкові регулятори, які координують і коректують економічні процеси в системі пасажирських залізничних перевезень, що дозволило обґрунтувати стратегічні напрямки розвитку фінансово-економічного механізму,
- запропоновано методологічні та методичні підходи до аналізу ендогенних елементів механізму фінансово-економічного управління перевезеннями пасажирів, за допомогою яких визначено закономірності організації його структурно-функціональних зв'язків,
- узагальнено та систематизовано організаційно-правові аспекти фінансово-економічного управління, що дозволило підтвердити необхідність відокремлення структурних елементів у системі пасажирських залізничних перевезень;
- удосконалено механізм фінансового забезпечення, зокрема методику побудови тарифів, що надає реальну можливість використання ринкових організаційно-економічних регуляторів у системі пасажирських залізничних перевезень;
- набула подальшого розвитку система спеціальних економіко-правових регуляторів, зокрема:
 - специфіковано об'єкт транспортної та соціальної політики держави з метою оптимізації фінансово-економічних відносин сторін,
 - запропонована методика визначення бюджетних асигнувань операційним ланкам залізниць, заснована на концепції паритету, що дозволяє здійснювати регулювання економічних процесів державою, забезпечуючи ефективний розвиток галузі,
 - виділено пріоритетні інструменти реалізації соціальної політики, використання яких забезпечує нормальне функціонування і розвиток економіки галузі, а також захист інтересів суспільства.

Практичне значення отриманих результатів. Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає в систематизації і специфікації проблем фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями, а також у визначенні пріоритетних напрямків розвитку фінансово-економічних відносин в умовах ринкової трансформації економіки.

На основі узагальнення результатів дослідження розроблені рекомендації з удосконалення фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими перевезеннями, що набули практичного використання в структурних підрозділах Південно-Західної залізниці (Акт від 18.04.2002 р., № 580-Л).

Результати дослідження використовуються в навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту (Довідка від 28.01.2002 р.) у методичному забезпеченні і викладанні курсів "Фінансування і кредитування на залізничному транспорті", "Фінанси залізничного транспорту", "Управління фінансами галузі" і "Бюджетна система".

Особистий внесок здобувача. Результати наукового дослідження, викладені у дисертаційній роботі, отримані автором самостійно і знайшли відображення в опублікованих працях [1-8].

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційного дослідження доповідались і отримали позитивну оцінку на міжнародних науково-практичних семінарах і конференціях: "Регіональні проблеми розвитку продуктивних сил агропромислового комплексу України" (м. Київ, 1998 р.); "Дослідження й оптимізація економічних процесів" (Оптимум-2000, м. Харків, 2000 р.; Оптимум-2001, м. Харків, 2001 р.); "Проблеми економіки транспорту в умовах його реструктуризації" (м. Дніпропетровськ, 2001 р.).

Крім того, результати дослідження доповідалися на науково-технічних конференціях Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків, 1997-2001 рр.). У цілому основні положення дисертаційної роботи були обговорені і схвалені на розширеному засіданні кафедри "Економіка підприємства та організація виробництва" Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків, 22.02.2002 р.).

Публікації. За темою дисертації опубліковано 9 наукових праць, у тому числі 7 статей у наукових фахових виданнях ВАК України, загальним обсягом 1,21 друк. арк., з них особисто автору належить 1,21 друк. арк.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації складає 171 сторінки комп'ютерного тексту, з них 61 сторінку займають ілюстрації (37 рисунків), таблиці (16), додатки (3) та список використаних літературних джерел (187 найменувань).

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету і основні задачі, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів.

У **першому розділі - "Теоретико-методологічні основи механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями"** - розкрита системна сутність, виділені особливості і проблеми функціонування фінансово-економічного механізму у системі пасажирських залізничних перевезень. Визначені методологічні основи фінансово-економічного управління перевезеннями пасажирів на залізницях України.

Розвиток пасажирських залізничних перевезень має особливу актуальність для України, зважаючи на збіг стадії внутрішньої трансформації фінансово-економічної системи з періодом пошуку моделей взаємодії з глобальним середовищем.

Транспортні комунікації взагалі є матеріальною базою розвитку економічної діяльності держави. Вони задовольняють суспільні інтереси в переміщенні, зв'язують в єдине ціле елементи суспільно-територіальних систем. Для пасажирських залізничних перевезень характерний особливий статус. З одного боку, вони мають низьку соціальну вартість (їх виробництво пов'язане з менш негативним впливом на суспільне середовище), що особливо важливо в умовах загострення екологічних проблем та проблем урбанізації, з іншого - забезпечують соціальний захист населення,

роблячи транспортні послуги доступними для користування.

Геополітичні та соціально-економічні зміни 90-х рр. зумовили глибокі кризові явища в системі пасажирських залізничних перевезень. Відсутність відповідних доходних надходжень поряд з припиненням бюджетного фінансування призвело до порушення пропорцій відтворювального циклу, тривалої кризи господарського комплексу залізниць, поступового знищення виробничого потенціалу.

Дослідження проблем, що постали перед залізницями в умовах ринкової трансформації фінансово-економічної системи держави, свідчить, що чинники кризових явищ, крім загальних проблем перехідного періоду, криються в збереженні колишнього механізму управління пасажирськими перевезеннями.

Існуючий фінансово-економічний механізм, створений в умовах командно-адміністративної економіки, являє собою сукупність відносно автономних елементів, багато з яких мають слабкий взаємозв'язок та взаємозалежність. Дія кожного з них забезпечує виконання елементарної операції в процесі фінансово-економічного управління залізничним транспортом у цілому. Складові фінансово-економічного механізму підприємств, які забезпечують пасажирські перевезення, є ланками цілісної системи управління вітчизняними залізницями. Для діяльності залізниць та їх структурних підрозділів характерним є високий ступінь централізації і планомірність формування, розподілу та використання ресурсів, цільовий характер виділення коштів залежно від фактичних показників експлуатаційної роботи, підзвітність та перевага суспільно-політичних аспектів у прийнятті рішень.

Між тим номінально фінансово-економічна діяльність галузевих підприємств заснована на принципах комерційного розрахунку та націлена на виробництво прибуткової транспортної продукції. Однак адміністративно-командні регулятори, які координують та коректують суб'єктивні аспекти управління та визначають фактичні принципи функціонування фінансово-економічної системи, викликають викривлення цільової функції: упор на повне забезпечення пасажирських перевезень відповідно до суспільних потреб незалежно від їх ефективності. Замість передбачених законодавством договірних взаємовідносин, пасажирські залізничні перевезення мають обов'язковий характер. В результаті утворюються перманентні збитки. Накопичена за останні шість років (1995-2000 рр.) сума збитків від пасажирських перевезень по всіх залізницях України перевищила шість млрд. грн., при цьому з кожним роком зростає в середньому у два рази (табл. 1).

В умовах централізованого управління економікою, коли підприємства залізничного транспорту в порядку перерозподілу отримували від держави потрібні фінансові та економічні ресурси адміністративно-командне регулювання мало свої переваги та забезпечувало рішення завдань суспільного розвитку. Сучасний стан бюджетної системи не дозволяє в повній мірі забезпечити нормальне функціонування системи пасажирських перевезень. Не дозволяють цього і вантажні перевезення залізниць. По-перше, використання прибутку від вантажних перевезень для фінансування

перевезення пасажирів не відповідає вимогам ринкової економіки. По-друге, отриманого прибутку залізниць від вантажних перевезень недостатньо для покриття збитків від перевезення пасажирів.

Таблиця 1

Фінансові показники з пасажирських перевезень залізничного транспорту України

Показник		Рік					
		1995	1996	1997	1998	1999	2000
Доходи, млн. грн.		401,9	611,7	651,3	787,3	868,0	1141,4
Доходна ставка, коп./10 пасажиро-кілометрів		6,30	10,35	11,95	15,76	18,23	22,12
Експлуатаційні витрати, млн. грн.		639,3	1541,9	2020,9	1574,6	1974,9	2914,7
Собівартість, коп./10 пасажиро-кілометрів		10,02	26,09	37,08	31,53	41,49	56,49
Покриття витрат, %		62,9	45,8	32,2	50,0	43,9	39,2
Фінансові результати, млн. грн.	поточного року	-237,4	-930,2	-1369,6	-787,3	-1106,9	-1773,2
	накопиченим підсумком	-237,4	-1167,6	-2537,2	-3324,5	-4431,4	-6204,6

Тобто в сучасних умовах збереження колишнього фінансово-економічного механізму не тільки не забезпечить розвиток пасажирських перевезень відповідно до вимог глобального середовища, але взагалі не дозволить зберегти цілісність пасажирського комплексу залізниць. Підвищення ефективності пасажирських залізничних перевезень тісно пов'язане з можливістю реальної дії принципів комерційного розрахунку. Необхідний якісно новий фінансово-економічний механізм, який повинен вписуватись в існуючі взаємовідносини та бути гармонізованим з вимогами ринкової економіки. Зважаючи на об'єктивні проблеми функціонування системи пасажирських перевезень, це потребує розробки механізму узгодження їх соціально-політичної природи з комерційними інтересами залізниць та мотиваційного механізму ефективної взаємодії учасників перевезень.

У роботі визначено поняття "механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями", яке опосереднює відносини в процесі організації перевезення пасажирів і передбачає гармонізацію різних груп інтересів за допомогою сукупності форм, методів, способів взаємодії та важелів стимулювання, множина послідовних дій (операції) яких забезпечує цілеспрямований вплив на галузеві економічні процеси. Комплекс елементів механізму має відносно стабільний характер тому, що формується не стихійно, а згідно зі стратегією розвитку сторін.

У *другому розділі - "Моделювання механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями"* - проведено аналіз і систематизацію підходів до моделювання фінансово-економічного механізму, досліджені структурно-функціональні зв'язки у системі пасажирських перевезень залізниць і розроблена принципова схема механізму

фінансово-економічного управління перевезеннями пасажирів у нових умовах господарювання.

Зіткнення полярних інтересів при організації пасажирських перевезень спонукає розглядати процес загального фінансово-економічного управління в двох аспектах - виходячи з ефективності виробництва та ефективності розподілу.

В аспекті ефективності виробництва фінансово-економічний механізм набуває форму саморегулюючої системи екзогенних елементів, сукупна дія яких спрямована на отримання гранично можливої вигоди від пасажирських залізничних перевезень. При цьому функціонування залізниць, як суб'єктів господарювання, піддано впливу загальних для всіх видів виробничо-господарської діяльності економіко-правових регуляторів. Динамічний розвиток ринкових процесів у зовнішньому середовищі визначає параметри експлуатаційної роботи та фінансові показники (доходи, видатки, прибуток або збитки та ін.). Існують певні науково-практичні дослідження, які дозволяють забезпечити ефективність виробництва пасажирських залізничних перевезень.

Ефективність розподілу має на увазі виробництво пасажирських перевезень в обсязі та якості, які в найбільшій мірі задовольняють суспільні потреби. В умовах ринкової економіки це можливо тільки у випадку досягнення ефективності виробництва, тобто при отриманні залізницями гранично можливої вигоди. Обов'язкове виконання цієї вимоги спонукає до використання спеціальних економіко-правових регуляторів. На основі історичного підходу, який дозволяє вивчити закономірності розвитку системи фінансово-економічного управління перевезеннями пасажирів на залізничному транспорті в хронологічній послідовності, виділені базові технології досягнення ефекту розподілу. Генезис спеціальних економіко-правових регуляторів, які використовувались в умовах ринкової економіки, відображає напрямок розвитку фінансово-економічних взаємовідносин залізниць з державою (пряме субсидіювання; диференційований підхід до субсидіювання - бюджетне фінансування транспортних послуг соціальної значимості або інфраструктури; фінансування контрактів, які укладаються на конкурсних умовах).

Між тим, як свідчить теорія та практика, розвиток складних організаційних систем має подвійну природу. З одного боку, є реакцією на зміну умов зовнішнього середовища з урахуванням впливу економіко-правових регуляторів. З іншого боку, виявляється у вигляді динамічного процесу, що розвивається самостійно. Для формування комплексу організаційно-економічних регуляторів, які забезпечують внутрішню мотивацію до підвищення ефективності функціонування системи пасажирських перевезень, потрібен цілеспрямований вплив на розвиток структурно-функціональних зв'язків фінансово-економічного механізму, який забезпечує погоджену та вигідну взаємодію окремих галузевих підприємств.

З метою аналізу структурно-функціональних зв'язків між ендогенними елементами механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

запропоновано систему показників, які дозволяють визначити дію детермінант ринкової економіки: особистого інтересу (коефіцієнт локалізації функцій, економія від масштабу виробництва, сукупний економічний ефект), потреб, тобто вартості ресурсів, необхідних для організації виробничого процесу (ступінь концентрації ресурсів), та можливості (ефективність функцій) спеціалізованих ланок залізниць, що забезпечують перевезення пасажирів.

Дослідження взаємозв'язку між елементами фінансово-економічного механізму свідчить про те, що функціональна спеціалізація виробничо-господарських утворень в умовах ринкової економіки не повинна обмежуватись технологічною й організаційною сферою. Включення ринкових механізмів означає локалізацію і повне чи часткове відокремлення фінансово-економічного простору кожного структурного компонента.

В роботі виконана систематизація інтересів операційних (зайнятих в єдиному технологічному процесі - перевезенні пасажирів і вантажів) і спеціальних ланок залізниць (що беруть участь тільки в перевезенні пасажирів, зокрема - їх обслуговуванні) в умовах відокремлення фінансово-економічної сфери. Доведено, що механізм фінансово-економічного управління в операційних і спеціальних ланках має бути принципово різний. В спеціальних ланках стратегічну роль повинні грати споживачі. В операційних ланках - держава чи регіони.

На підставі окресленого підходу економічно доцільним є створення пасажирського комплексу залізниці, як сукупності виробничо-господарських утворень, що виконують транспортне обслуговування населення і є самостійним об'єктом фінансово-економічного управління.

Керуючись системним підходом, побудована концептуальна модель механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями, що відповідає принципам ринкової економіки (рис. 1).

В основі перетворень знаходиться галузеве управління економічними процесами в умовах свободи підприємницької діяльності і вибору, обмежених стратегічною роллю споживачів, операційних ланок і соціально-економічними функціями держави. Використання даного методологічного підходу визначає основні властивості фінансово-економічного механізму - економічний підхід, дезинтеграція фінансово-економічних потоків, реалізація принципів комерційного розрахунку.

У роботі підкреслено, що специфіка моделювання складних технологічних систем, як і вимірювання ефективності структурно-функціональних змін, складається в неможливості строгої кількісної формалізації кожного компонента. Тому запропонована модель має дедуктивний зміст, однак може бути основою для розробки практичних рішень щодо трансформації окремих елементів фінансово-економічного механізму.

У третьому розділі "Напрямки удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України" розглянуті організаційно-правові аспекти фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями в умовах комерціалізації і реструктуризації залізничного транспорту. Удосконалено систему фінансового забезпечення, визначені форми і методи узгодження фінансово-економічних і соціально-політичних цілей в управлінні пасажирськими перевезеннями на залізницях України.

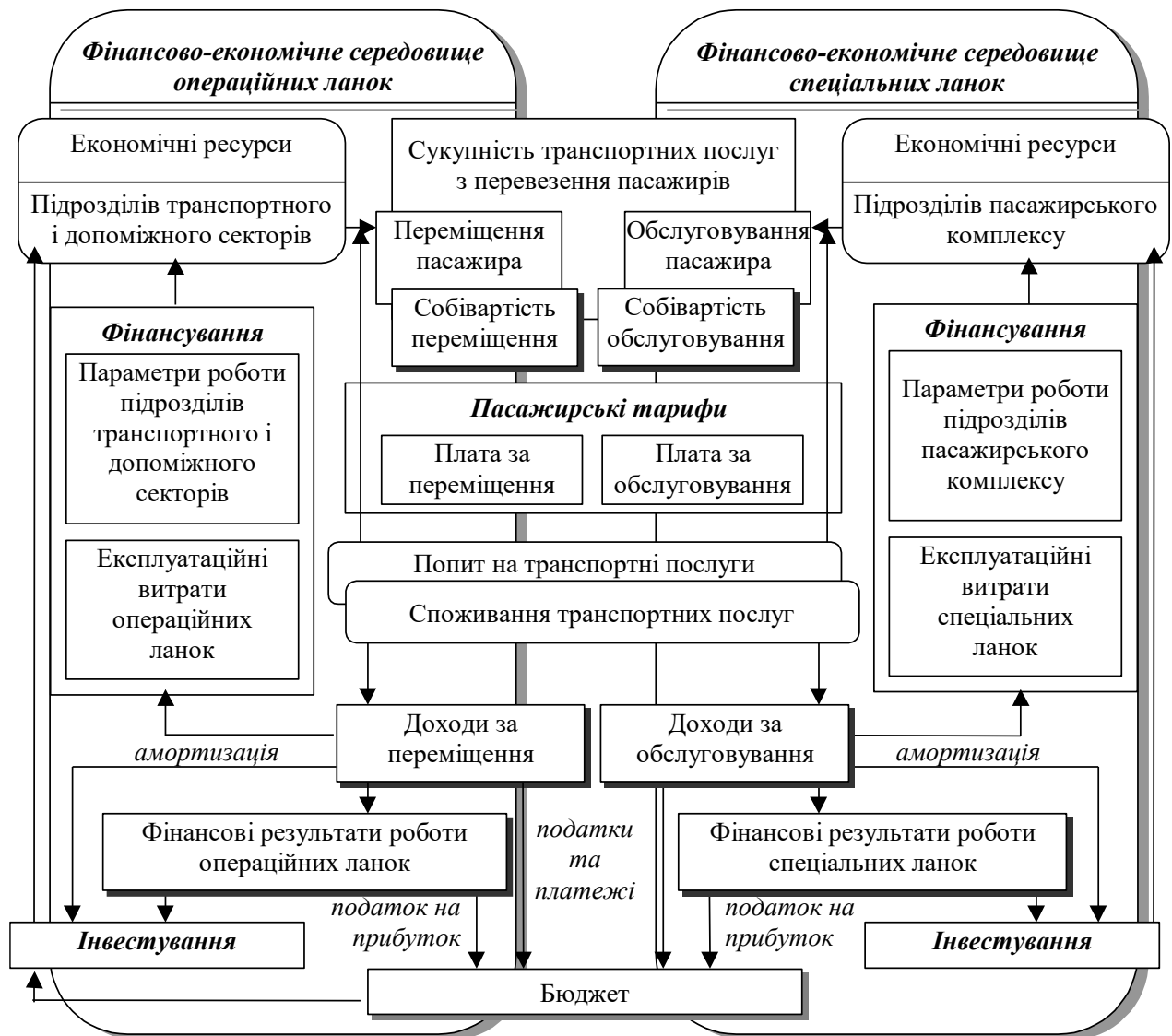


Рис. 1. Принципова схема механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

Важливою ланкою нового фінансово-економічного механізму є його організаційно-правове забезпечення, що створює номінальні умови для ефективного управління виробничо-господарськими процесами. Організаційні зміни визначаються логікою розвитку системи пасажирських залізничних перевезень і об'єктивними економічними законами, однак коректуються відповідно до нормативно-правового поля держави.

На підставі історичного підходу, що дозволяє вивчити організаційно-правові зміни в хронологічній послідовності, виділені основні етапи реструктуризації системи управління пасажирськими перевезеннями на вітчизняних залізницях і напрямки реорганізації в країнах з ринковою економікою.

Вітчизняна практика охоплює декілька етапів структурних перетворень. До середини 30-х рр. обсяги перевезень допускали можливість єдиного управління транспортними потоками без галузевої спеціалізації органів управління. Передумовою утворення в 1936 р. Центрального пасажирського управління і пасажирських служб на залізницях стало стійке збільшення пасажирообороту. У середині 80-х рр. із вагонного господарства були передані об'єкти, які мають відношення до сфери пасажирських перевезень. На початку 90-х рр. утворено дирекції з обслуговування пасажирів.

Зараз управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України здійснюється за територіально-галузевим принципом. Територіально всі галузеві підрозділи, що беруть участь у процесі перевезення пасажирів, мають оперативне й фінансово-економічне підпорядкування залізниці. Серед найбільш істотних недоліків існуючої організаційно-правової схеми необхідно відзначити, що економічні ресурси не адекватні виконуваним функціям, економічні процеси мають підпорядкування залізниці, відсутня централізована фінансово-економічна і технологічна підпорядкованість виробничо-господарських структур у межах пасажирського комплексу.

Ринковий підхід до формування організаційно-правових регуляторів припускає реалізацію двох напрямків: спеціалізацію залізниць (або окремих залізничних ділянок) на перевезенні пасажирів (північноамериканська модель) або відокремлення галузевих структур, які забезпечують перевезення пасажирів, від інфраструктури з організацією фінансово-економічних взаємовідносин між самостійними транспортними підприємствами на договірних началах (західноєвропейська модель). Відокремлення транспортних підприємств-перевізників забезпечує формування конкурентного середовища та створює умови для конкурсного добору виробників, що дозволяє оптимізувати процес пасажирських перевезень, підвищити їх ефективність.

Отже, об'єктивний характер функціонального поділу системи пасажирських залізничних перевезень підтверджують не тільки закономірності фінансово-економічного розвитку господарських структур, але і вітчизняна і закордонна практика. Як в Україні, так і за кордоном спостерігається поетапне відокремлення спеціальних ланок: спочатку в організаційно-правовій сфері, потім у фінансово-економічній. При цьому Україна завершує перший етап перетворень. Залишається надати існуючій структурі управління пасажирськими перевезеннями права самостійного суб'єкта господарювання і закріпити їх юридично.

Дослідження структурно-функціональних зв'язків показало, що використання ринкових організаційно-економічних регуляторів у системі пасажирських залізничних перевезень можливе у разі зміни процесу формування і розподілу власних фінансових ресурсів. Виникає об'єктивна

необхідність в удосконаленні механізму отримання доходів. Між тим доходи від перевезень залежать від рівня та структури пасажирських тарифів. Тому задача зводиться до моделювання тарифів на пасажирські залізничні перевезення, вибору методології їх будовання.

Специфіка функціонування системи пасажирських залізничних перевезень (спеціалізація структурних підрозділів за функціональним призначенням, проміжний характер їх продукції і тощо) визначає принципи побудови загального тарифу. Це функціональний підхід та відокремлене визначення кожного з компонентів. Відповідно до функціонального підходу та діючої термінології виділені: квиток, який призначений для фінансування функцій операційних структур, плацкарта і комісійні збори на покриття видатків спеціальних ланок залізниць, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів та забезпеченням доступу до транспортних послуг. Квиток і плацкарта є складовими базового тарифу.

На основі системного підходу розроблено механізм формування тарифної політики в системі пасажирських залізничних перевезень, відповідно до якого загальний розмір тарифу ($T(t)$) визначається з використанням ринкових методів ціноутворення. Витратний метод застосовується при розрахунку плацкарти ($pl(t)$) та комісійних зборів ($ks(t)$), тому що вартість функцій спеціальних ланок можна чітко обґрунтувати. Квиткова частина ($kv(t)$) являє собою різницю між базовим тарифом і суміжним компонентом. Провідною ланкою стають операційні структури, по суті самі залізниці. Внутрішні фінансово-економічні взаємовідносини формуються на контрактній основі шляхом розміщення залізницями замовлення на продукцію спеціальних ланок. На формальному рівні процес побудови пасажирських залізничних тарифів має такий вигляд:

$$\left\{ \begin{array}{l} pl(t) = \{ t, e_{pl} \}; \\ ks(t) = \{ t, e_{ks} \}; \\ T(t) = \{ t, M, ks \}; \\ kv(t) = \{ t, T, pl \}; \end{array} \right. \quad \begin{array}{l} (1) \\ (2) \\ (3) \\ (4) \end{array}$$

де t - індекс, який визначає період часу, e_{pl}, e_{ks} - експлуатаційні витрати відповідно в частині плацкарти і комісійних зборів.

Окреслений підхід має позитивні властивості. По-перше, при обґрунтуванні плати за послуги спеціальних ланок вплив суб'єктивних факторів зводиться до мінімуму. По-друге, в процесі формування квиткової частини (доходів залізничної інфраструктури) використовуються ринкові методи ціноутворення, що відповідає новим умовам господарювання. По-третє, найбільш суттєво виявляється мотиваційний ефект. З одного боку, під впливом стимулюючої функції базового тарифу, з другого - у зв'язку з можливістю формування конкурентного середовища усередині системи пасажирських перевезень. По-четверте, спеціалізовані ланки отримують власні фінансові ресурси, що дозволяє уникнути протиріч між принципами здійснення виробничо-господарської діяльності та механізму їх

реалізації. По-п'яте, при обґрунтуванні обсягів бюджетного фінансування практично не враховується собівартість перевезень.

Розрахунки свідчать, що при збереженні діючого рівня цін на пасажирські перевезення за умови безбиткової роботи пасажирського комплексу експлуатаційні витрати операційних структур можуть бути покриті тільки на третину в прямому і місцевому сполученні і на 11 % - у приміському сполученні. У випадку підвищення рівня загального тарифу до середньої вартості пасажирських перевезень на інших видах транспорту, пасажирська робота спеціалізованих ланок залізниці стає прибутковою. Рентабельність у прямому і місцевому сполученні досягає майже семи відсотків, у приміському - перевищує один відсоток.

Споживання пасажирських залізничних перевезень приносить задоволення усьому суспільству, обумовлюючи виникнення побічних вигод. Компенсація цих вигод можлива в процесі реалізації державної соціально-економічної політики. При цьому варто розрізняти транспортну і соціальну політику держави. Транспортна політика означає регулювання економічних процесів усередині транспортної системи країни. Соціальна політика зводиться до соціального захисту і матеріального забезпечення окремих груп населення, доходи яких не відповідають вартості товарів і послуг, необхідних для задоволення мінімальних потреб.

Зараз транспортна політика країн Західної Європи спрямована на підтримку залізничного транспорту. Про це свідчать положення Директиви ЄС "Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві" і Білої книги ЄС з залізничного транспорту.

У процесі моделювання фінансово-економічного механізму виявлено, що об'єктом політичного регулювання повинні стати економічні процеси операційних ланок. В умовах функціонального поділу системи пасажирських перевезень це означає фінансову підтримку комплексу залізничної інфраструктури. Регулюючи квиткову частину тарифу, держава впливає на загальну вартість проїзду пасажирів, розширює (при зниженні цін на послуги залізниць) чи, навпаки, скорочує (при вільному ціноутворенні) обсяги споживання пасажирських перевезень.

Як інструмент державного регулювання економічних процесів у галузі й обґрунтування розміру бюджетного асигнувань пропонується використовувати концепцію паритету, яка припускає, що співвідношення квиткової частини тарифу (цін на послуги операційних структур) і цін на економічні ресурси, що споживає залізниця в процесі виконання перевезення (індекс паритету), повинне залишатися постійним. Механізм державного регулювання економічних процесів у галузі, заснований на концепції паритету, охоплює кілька етапів. На першому етапі визначається зміна вартості функцій залізниці з перевезення пасажирів - динаміка цін на економічні ресурси. На другому етапі моделюється середній рівень квиткового компонента тарифу.

Модель паритетних цін припускає формування трьох типів транспортної політики держави (рис. 2), які відрізняються залежно від ступеня участі держави у фінансуванні пасажирських залізничних перевезень. Формалізована модель паритетних цін має такий вигляд:

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{I: } \frac{I_p \cdot I_{kv}(t)}{I_{er}(t)} \geq 1; \\ \text{II: } \frac{I_p \cdot I_{kv}(t)}{I_{er}(t)} + \alpha_{bf} \geq 1; \\ \text{III: } \frac{I_p \cdot I_{kv}(t)}{I_{er}(t)} + \alpha_{bf} + \frac{\sum_{i=1}^n \varepsilon_{ig}}{E_p} \geq 1, \end{array} \right. \quad (5)$$

$$\quad (6)$$

$$\quad (7)$$

де I_p - індекс паритету; $I_{kv}(t)$ - індекс квитка за прогнозом t-го періоду; $I_{er}(t)$ - агрегатний індекс цін на економічні ресурси в прогнозованому періоді t; α_{bf} - частка бюджетних асигнувань; E_p - експлуатаційні витрати операційних ланок на перевезення пасажирів; ε_{ig} - абсолютна економія від масштабу виробництва.

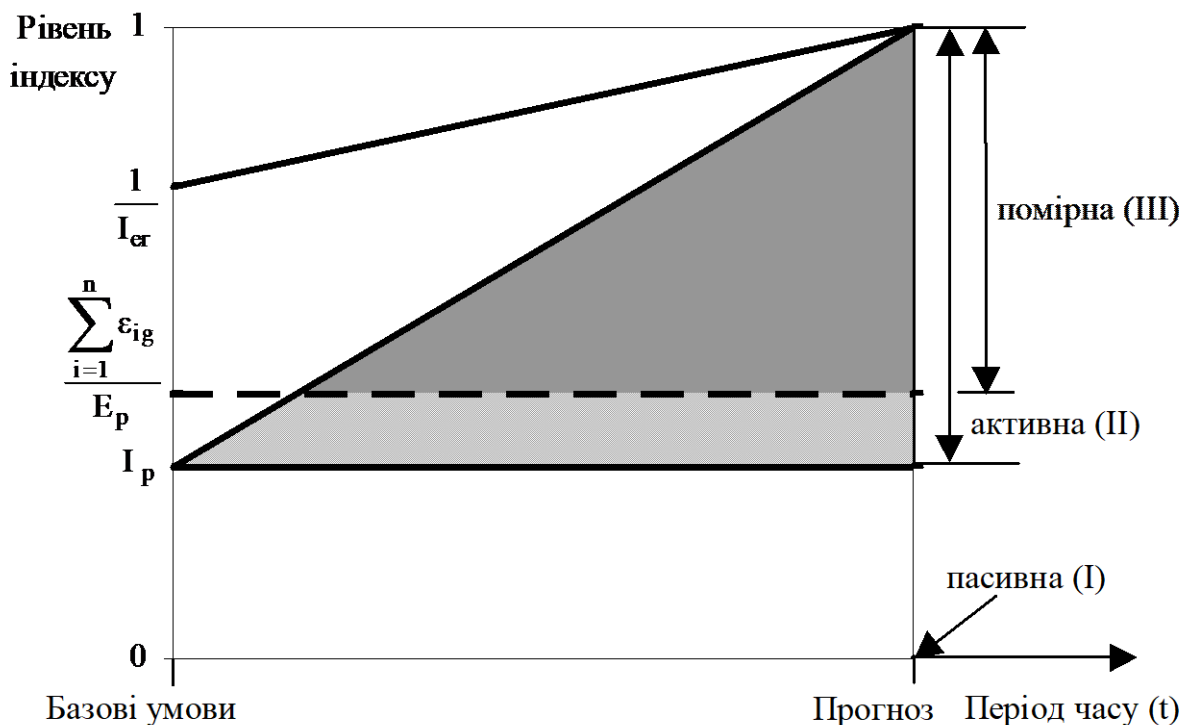


Рис. 2. Графіки моделі паритетних цін

Як свідчать отримані результати, в умовах пасивної транспортної політики держави квиток має зрости в три рази у дальньому й у дев'ять разів у приміському сполученні. За рахунок цього середній рівень загального тарифу збільшується відповідно на 5,0 і 0,6 грн. У випадку, якщо квиток залишити на базовому рівні, будуть потрібні бюджетні асигнування як мінімум у розмірі 71 % у прямому і місцевому сполученні та 89 % у приміському. Скоротити частку бюджетних

асигнувань можна не більше, ніж до 29-32 %, інакше економічний ефект від пасажирських перевезень для залізниць буде негативним. Отже, виконання операцій у пасажирському русі не вигідно.

Об'єктивний характер запропонованої методики визначається обґрунтуванням індексу паритету за допомогою методів економічного прогнозування. Це зменшує ступінь впливу суб'єктивних факторів при визначенні розміру бюджетних асигнувань.

Світовою і вітчизняною практикою накопичено інструментарій рішення соціальних проблем. Деякі методи регулювання носять нормативний характер (як у випадку з пасажирськими перевезеннями транспорту загального користування в Україні). Інші допускають економічну мотивацію суб'єктів господарювання. Серед інструментів реалізації соціальної політики, що забезпечують нормальне функціонування економіки пасажирських залізничних перевезень і її розвиток, варто виділити адресні субсидії споживачам (дозволяє чітко ідентифікувати реальні потреби малозабезпечених верств населення в транспортних послугах), бюджетне субсидювання пасажирського комплексу (у випадку обслуговування збиткових, але суспільно необхідних транспортних маршрутів), державне (регіональне) транспортне обслуговування (коли побічні вигоди занадто великі).

Комплексне використання спеціальних економіко-правових та організаційно-економічних регуляторів здатне активізувати процеси ринкових перетворень у галузевих структурних підрозділах залізниць. Формування ринкової атмосфери одночасно на всіх рівнях фінансово-економічного управління забезпечить реальні можливості для досягнення стійкого і гармонійного розвитку системи пасажирських перевезень відповідно до вимог глобального середовища.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі теоретично узагальнено та розроблено практичні засади щодо вирішення проблем удосконалення фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями, що виникли в період проведення ринкових реформ.

Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки і рекомендації.

1. На підставі проведеного теоретико-методологічного аналізу розкрито сутність та особливості організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління перевезеннями пасажирів залізниць, встановлено складність та багатогранність, а також закономірності їх формування та розвитку; на основі чого визначено поняття "механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями", що характеризує сукупність форм, методів, способів взаємодії та важелів стимулювання, спрямовану на досягнення стратегічної мети в управлінні економічними процесами.

2. Визначено, що методологічний підхід до управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України, заснований на централізації і державному регулюванні економічних процесів, має об'єктивну природу, але не відповідає сучасним умовам. Обґрунтовано необхідність вдосконалення фінансово-економічних взаємовідносин, які виникають у процесі перевезення пасажирів.

3. На основі дослідження об'єктивних умов організації пасажирських залізничних перевезень встановлені проблеми функціонування фінансово-економічного механізму, а також визначені пріоритетні напрямки розвитку фінансово-економічних відносин в умовах ринкової трансформації економіки. Обґрунтовано необхідність розробки механізму гармонізації суспільно-політичної природи пасажирських перевезень з комерційними інтересами залізниць та механізму оптимального розподілу фінансових ресурсів між спеціалізованими ланками з перевезення пасажирів.

4. Встановлено, що функціональна єдність фінансово-економічного механізму припускає використання двох блоків регуляторів. Економіко-правові регулятори координують і коректують екзогенні елементи фінансово-економічного механізму. Організаційно-економічні - визначають ефективність взаємодії спеціалізованих ланок.

5. Розроблено методичні основи оцінки структурно-функціональних зв'язків між ендогенними елементами фінансово-економічного механізму, які ґрунтуються на визначенні дії детермінант ринкової економіки в операційних та спеціальних ланках. Визначено, що об'єктивні умови їх функціонування обумовлюють принципово різний підхід до побудови фінансово-економічного механізму; на основі цього обґрунтована необхідність створення пасажирського комплексу залізниць, як виробничо-господарської сфери, що є самостійним об'єктом фінансово-економічного управління.

6. Побудована концептуальна модель фінансово-економічного механізму, заснована на відокремленому управлінні економічними процесами, свободі підприємництва і вибору, обмеженою стратегічною роллю споживачів, операційних ланок, а також політикою держави. Визначені основні властивості запропонованого фінансово-економічного механізму - економічний підхід до управління, децентралізація фінансово-економічних потоків і реалізація принципів комерційного розрахунку.

7. Встановлено, що для завершення організаційно-правових перетворень на залізницях України необхідно надати існуючій структурі управління пасажирськими перевезеннями права самостійного суб'єкта господарювання і закріпити їх юридично.

8. Для упорядкування та регулювання відносин у системі пасажирських залізничних перевезень обґрунтовано необхідність і об'єктивні можливості синхронізації грошових потоків, насамперед, у рамках пасажирського комплексу. Відповідного до чого розроблено механізм формування тарифної політики, методологія якого визначається функціями спеціалізованих ланок.

9. Визначено об'єкти транспортної та соціальної політики держави. Виявлено, що об'єктом регулювання у межах транспортної політики повинні стати економічні процеси операційних ланок залізниць, у межах соціальної політики - відносини між спеціальними структурами і споживачами пасажирських залізничних перевезень. Розроблена методика обґрунтування розміру бюджетних асигнувань залежно від типу транспортної політики держави (пасивної, активної та помірної), яка ґрунтується на концепції паритету. З метою підвищення відповідальності сторін, серед пріоритетних інструментів реалізації соціальної політики держави визначено адресні субсидії споживачам, бюджетне субсидювання пасажирського комплексу, державне (регіональне) транспортне обслуговування.

Таким чином, отримані результати і рекомендації є науково-методичною і практичною основою розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління перевезеннями пасажирів, спрямованого на підвищення їх ефективності й подолання наслідків відставання ринкових перетворень у галузі, а також базою для проведення подальших досліджень і розробок у сфері пасажирських залізничних перевезень.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Гудкова В.П. К вопросу сокращения убыточности пассажирских перевозок // Збірник наукових праць Київського інституту залізничного транспорту. – Вип. 1. - Т. 1. – К.: КІЗТ, 1998. - С. 45-48.
2. Гудкова В.П. Финансирование пассажирских перевозок зарубежных железных дорог // Залізничний транспорт України. - 1999. - № 6.- С. 26-27.
3. Гудкова В.П. Формирование механизма финансирования пассажирских перевозок // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Зб. науч. тр. - Вып. 7. - К.: ИКТП-Центр, 1999.- С. 75-84.
4. Гудкова В.П. Экономико-математическая модель финансирования пассажирских перевозок железных дорог // Технічний прогрес та ефективність виробництва: Вісник Харківського державного політехнічного університету: Зб. наук. пр. - Вип. 122. - Ч. 2. – Харків: ХДПУ, 2000. – С. 107-109.
5. Гудкова В.П. Основные направления совершенствования финансово-экономического механизма пассажирского комплекса железных дорог // Передвісники економічного розвитку промисловості та залізничного транспорту України: Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. - Сер. Економічні науки. - Вип. 512. – Харків: ХНУ, 2001. – С. 182-183.
6. Гудкова В.П. Функціонально-галузева структура пасажирських залізничних перевезень: стан, проблеми, розвиток // Технічний прогрес та ефективність виробництва: Вісник Національного

технічного університету "Харківських політехнічний інститут": Зб. наук. пр. - Вип. 24. – Харків: НТУ "ХПІ", 2001. – С. 102-103.

7. Гудкова В.П. Економічна мотивація в системі державного регулювання пасажирських залізничних перевезень // Коммунальное хозяйство городов (Харьковская государственная академия городского хозяйства): Научно-технический сборник. - Сер. Экономические науки. - Вып. 34. - К.: Техника, 2001. - С. 235-237.

8. Гудкова В.П. Пасажирські перевезення і їх роль у розвитку господарства АПК // Регіональні проблеми розвитку продуктивних сил агропромислового комплексу України. – К.: РВПС, 1998. – С. 122-124.

9. Гудкова В.П. Деякі аспекти фінансування пасажирських залізничних перевезень в умовах комерціалізації та реструктуризації залізничного транспорту // Труды III-ей международной научно-практической конференции, 15-16 ноября 2001 г. - Харьков НТУ "ХПІ". - 2001. - С 164-165.

АНОТАЦІЇ

Гудкова В.П. Удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.07.04 - економіка транспорту і зв'язку. - Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2002.

Дисертаційна робота присвячена розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України. З цією метою подано загальну характеристику механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями, розкрито його системну сутність та визначено особливості. Виявлено передумови вдосконалення фінансово-економічних відносин та обґрунтовано пріоритетні напрямки їх розвитку. Встановлено, що функціональна єдність фінансово-економічного механізму припускає використання економіко-правових й організаційно-економічних регуляторів. На основі структурно-функціонального аналізу визначено підхід до побудови механізму фінансово-економічного управління перевезеннями пасажирів. Розроблена принципово нова схема організації фінансово-економічного механізму, заснована на відокремленому управлінні економічними процесами структурних елементів системи пасажирських залізничних перевезень. Запропоновано оновлений механізм фінансового забезпечення, зокрема методику побудови тарифів, що надає реальну можливість використання ринкових організаційно-економічних регуляторів у процесі управління пасажирськими залізничними перевезеннями. Набула подальшого розвитку система спеціальних економіко-правових регуляторів, спрямована на гармонізацію фінансово-економічних відносин з державою. Розроблена методика

обґрунтування розміру бюджетних асигнувань залежно від типу транспортної політики, заснована на концепції паритету. Визначено пріоритетні інструменти реалізації соціальної політики держави.

Ключові слова: система фінансово-економічного управління, пасажирські залізничні перевезення, механізм, відносини, удосконалення, фінансування, тарифи, державне регулювання.

Гудкова В.П. Совершенствование механизма финансово-экономического управления пассажирскими перевозками на железных дорогах Украины. - Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 - экономика транспорта и связи. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2002.

Диссертационная работа посвящена развитию финансово-экономических отношений в механизме управления пассажирскими перевозками на железных дорогах Украины. С этой целью представлена общая характеристика механизма финансово-экономического управления пассажирскими железнодорожными перевозками, раскрыта его системная сущность и определены особенности. Выявлены предпосылки совершенствования финансово-экономических отношений и обоснованы приоритетные направления их развития. Обоснована необходимость разработки механизма гармонизации общественно-политической природы пассажирских перевозок с коммерческими интересами железных дорог и механизма оптимального распределения финансовых ресурсов между подразделениями, участвующими в процессе перевозки пассажиров.

Установлено, что функциональное единство финансово-экономического механизма предполагает использование двух блоков регуляторов. Экономико-правовые регуляторы координируют и корректируют экзогенные элементы финансово-экономического механизма. Организационно-экономические - определяют эффективность взаимодействия подразделений железных дорог. Разработаны методические основы оценки структурно-функциональных связей между эндогенными элементами финансово-экономического механизма, которые направлены на определение возможности использования детерминант рыночной экономики в процессе управления пассажирскими перевозками. На основе структурно-функционального анализа определен подход к построению механизма финансово-экономического управления перевозкой пассажиров. Разработана принципиально новая схема финансово-экономического механизма, основанная на обособленном управлении экономическими процессами структурных элементов системы пассажирских железнодорожных перевозок. Определены основные особенности предложенного финансово-экономического механизма. Установлено, что для завершения организационно-экономических преобразований в Украине необходимо предоставить существующей структуре управления пассажирскими перевозками права самостоятельного субъекта хозяйствования и закрепить их юридически.

Для упорядочения и урегулирования отношений в системе пассажирских железнодорожных

перевозок обосновано необходимость и объективные возможности синхронизации денежных потоков в рамках пассажирского комплекса. Предложен обновленный механизм финансового обеспечения, в частности методика построения тарифов, который предоставляет реальную возможность использования рыночных организационно-экономических регуляторов в процессе управления пассажирскими железнодорожными перевозками.

Получила дальнейшее развитие система специальных экономико-правовых регуляторов, направленная на гармонизацию финансово-экономических отношений с государством. Специфицирован объект транспортной и социальной политики государства. Выявлено, что объектом регулирования в рамках транспортной политики должны стать экономические процессы операционных звеньев железных дорог, в границах социальной политики - отношения между специальными звеньями и потребителями пассажирских перевозок. Разработана методика обоснования размера бюджетных ассигнований в зависимости от типа транспортной политики (активной, умеренной, пассивной), основанная на концепции паритета. Определены приоритетные инструменты реализации социальной политики государства, направленные на повышение ответственности сторон и защиту интересов отрасли. Среди них выделены адресные субсидии потребителям, бюджетное субсидирование пассажирского комплекса, государственное (региональное) транспортное обслуживание.

Полученные результаты и рекомендации являются научно-методической и практической основой развития финансово-экономических отношений в механизме управления пассажирскими перевозками, направленной на повышение их эффективности, а также стабилизации отрасли в условиях рыночной трансформации экономики.

Ключевые слова: система финансово-экономического управления, пассажирские железнодорожные перевозки, механизм, отношения, совершенствование, финансирование, тарифы, государственное регулирование.

Gudkova V.P. Perfection of the mechanism of financial and economic management of passenger transportation's on railways of Ukraine. - Manuscript.

The dissertation on getting a competition of a candidate's degree of economic sciences by speciality 08.07.04 - economic of transport and communication. - Ukrainian state academy of a railway transportation, Kharkov, 2002.

Dissertation work is devoted to the development of the financial and economic relations in the mechanism of passenger transportation management on the railways of Ukraine. With this purpose the general characteristic of the financial and economic management of passenger rail transportation is submitted its system essence is revealed and the main features are determined. The preconditions of the financial and economic relation's perfection are revealed and the priority directions of their development are proved. It is established that the functional unity of the financial and economic mechanism assumes

use of economic-legal and organisation-economic regulators. On the basis of the structurally functional analysis the approach to construction of the financial and economic management mechanism of passenger transportation is determined. The essentially new schedule of the financial and economic mechanism organisation based on the detached management of economic processes of structural elements of passenger rail transportation system is developed. The updated mechanism of financial maintenance is offered in particular technique of the tariffs provision which gives a real opportunity of use market organisation-economic regulators while managing passenger rail transportation. The system of special economic-legal regulators directed on harmonisation of the financial and economic relations with the state has been further developed. The technique of substantiation of budget assignments size is developed depending on a type of transport policy based on the concept of parity. The priority instruments of realisation of social policy of the state are determined.

Key words: system of financial and economic management, passenger rail transportation, mechanism, relation, improvement, financing, tariffs, state regulation.

ГУДКОВА ВІКТОРІЯ ПЕТРІВНА

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ
ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

08.07.04 - економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

к.е.н, доцент Крихтіна Н.М.

Підписано до друку 30.04.2002 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 1,0. Обл.-вид. арк. 1,25.

Замовлення № 311. Тираж 100. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТу. Свідоцтво №112 від 06.07.2000 р.

61050, Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7

Друк. УкрДАЗТу, 61050, Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7