

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Зоріна Олена Іванівна

УДК: 658.589: 656.2

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО СОЦІАЛЬНО-
ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2012

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Кібік Ольга Миколаївна, Національний університет «Одеська юридична академія», завідувач кафедри національної економіки;

доктор економічних наук, професор
Пащенко Юрій Євгенович, Національний авіаційний університет, професор кафедри економіки підприємств;

доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, професор кафедри менеджменту.

Захист відбудеться «21» грудня 2012 р. о _____ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «20» листопада 2012 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В.Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Необхідною умовою подолання кризових явищ в економіці України є ефективний розвиток і функціонування транспортної системи, основу якої становить залізничний комплекс України. Створюючи передумови соціально-економічного розвитку країни, залізничний транспорт забезпечує єдність основних ланок народногосподарського комплексу.

Сьогодні, в умовах реформування залізничного транспорту, підвищення конкуренції на ринку транспортних послуг, залізнична галузь має бути адаптована до функціонування в умовах ринкових відносин, коли на ринку транспортних послуг посилюється конкурентна боротьба між різними видами транспорту, скорочуються обсяги державних замовлень на перевезення, у бюджеті майже не передбачаються кошти на розвиток залізничного транспорту. Саме тому особливо актуальними постають питання ефективного функціонування галузі, формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України в умовах невизначеності її забезпечення.

Розвитку теоретичних основ економіки транспорту, питанням, пов'язаним з особливостями соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, присвячені дослідження таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як І.М.Аксьонов, В.Ф.Бабков, А.В.Базавлук, Ю.С.Бараш, В.В.Біліченко, М.І.Данько, О.Г.Дейнека, В.Л.Дикань, Г.Д.Ейтутіс, О.М.Кібік, О.Г.Кірдіна, Г.М.Кірпа, Н.М.Корольова, О.О.Кравченко, М.В.Макаренко, Т.А.Мукмінова, Ю.Є.Пащенко, Л.О.Позднякова, С.М.Стасишен, І.В.Токмакова, Л.О. Українська, Ю.М.Цветов, Н.В.Чебанова, М.М.Чеховська, Н.К.Шапочка, В.Г.Шинкаренко та інші.

Дослідження питань сталого та стійкого розвитку, сутності їх поняття, складових елементів відображені в роботах таких учених, як Л.Г. Руденко, І.А. Горленко, В.П. Прадун, Л.Г. Мельник, Є.В. Хлобистов, Н.Н. Мойсуєв, О.І. Котикова, І.В. Шевченко, К.О. Литвинський, В.О. Шевчук та інші.

Проте, незважаючи на велику кількість публікацій щодо теоретико-методологічних і практичних основ оцінки ефективності функціонування залізничного транспорту України, невирішеними залишаються питання визначення моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, її принципів, умов реалізації, шляхів забезпечення стійкого розвитку транспорту в умовах реформування та загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Розвиток теорії та практики соціально-економічної ефективності функціонування залізничного транспорту вимагає розширення понятійного апарату, розроблення категоріального інструментарію наукових досліджень, що збагачують потенціал теоретико-методологічних основ сучасної транспортно-економічної науки. У зв'язку з цим виникає необхідність проведення досліджень, пов'язаних з розробленням нових економічних понять і категорій, що створюють

умови подальшого розвитку теорії, методології та практики забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

Потреби розвитку теорії та практики оцінки ефективності на залізничному транспорті, викликані реформуванням залізничного транспорту і створенням ринково орієнтованої інтегрованої системи залізничних перевезень, зумовили необхідність введення поняття «стійкий соціально-економічний розвиток залізничного транспорту», формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку галузі, визначення основних її напрямків, принципів, складових, методичного підходу до оцінки соціально-економічного розвитку залізничного комплексу, формування механізму забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі, визначення організаційно-економічних методів інфраструктурного забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі, на що і направлено дане дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження здійснювалися у рамках виконання планів науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту. Матеріали та рекомендації дисертаційної роботи були використані при проведенні науково-дослідних робіт за темами: «Шляхи покращення дохідності Харківського метрополітену» (номер державної реєстрації 0103U003536), «Моніторинг експлуатаційних витрат по звичайній діяльності залізничного транспорту» (номер державної реєстрації 0105U008329), «Розробка методики комплексної оцінки фінансового стану підприємств залізничного транспорту» (номер державної реєстрації 0109U002022), «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243).

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретико-методологічних положень, методичних основ і практичних рекомендацій щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України в умовах реформування та загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Досягнення зазначеної мети зумовило необхідність постановки та вирішення основних завдань:

- дослідити діалектичну сутність поняття стійкого розвитку, основні положення соціальної та економічної політики України, виявити їх недоліки, визначити місце залізничного транспорту в економічній системі країни, на підставі чого сформулювати стратегічну мету стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України;
- проаналізувати сучасну модель розвитку залізничного транспорту України, визначити вплив зовнішнього середовища, принципи розподілу соціально-економічних факторів, що впливають на розвиток залізничного транспорту країни, та систематизувати їх;

- визначити стратегічні пріоритети формування стійкого соціально-економічного розвитку галузі, запропонувати його модель, визначити основні складові;
- розробити методичний підхід до оцінки рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України;
- удосконалити поняття соціальний капітал залізничного транспорту, визначити основні його складові;
- обґрунтувати доцільність відтворення соціального капіталу залізничного транспорту на основі створення Центру його розвитку;
- розробити основні положення концепції забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України;
- удосконалити систему регулювання стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту;
- обґрунтувати доцільність визначення ефективності використання інфраструктури залізниць невід'ємною складовою стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту;
- дослідити світовий досвід щодо підвищення ефективності використання нерентабельної інфраструктури, запропонувати критерії ефективності інфраструктури ділянок залізниць України;
- запропонувати методичний підхід до розрахунку експлуатаційних витрат ділянок з малим обсягом робіт;
- теоретично обґрунтувати доцільність використання наукового прогнозу як інструменту підвищення рівня стійкого соціально-економічного розвитку галузі;
- розробити новий методичний підхід до визначення прогнозних значень основних показників роботи залізниць;
- визначити організаційно-економічні методи забезпечення ефективності використання інфраструктури українських залізниць.

Об'єкт дослідження – процес забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України в умовах реформування та загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Предмет дослідження – теоретико-методичні, методологічні основи забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України.

Методи дослідження. Досягнення визначеної мети та вирішення поставлених у дисертаційній роботі завдань спиралися на використання системи загальнонаукових методів і прийомів дослідження: *економічного і системного аналізу* – для розробки теоретичних і методичних положень забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку, визначення стратегічної мети залізничного транспорту; *порівняльного аналізу та узагальнень* – для розкриття змісту і сутності понять стійкого розвитку, соціально-економічного розвитку, соціального капіталу; *методи економіко-математичного моделювання* – для оцінки рівня соціально-

економічного розвитку залізничного транспорту, розрахунку витрат на утримання та експлуатацію інфраструктури залізниць; *логічно-діалектичного* – для визначення впливу факторів на рівень розвитку галузі, розкриття теоретичних і концептуальних засад відтворення соціального капіталу залізничного транспорту, положень механізму забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі; *програмно-цільового підходу* – для обґрунтування необхідності відтворення соціального капіталу залізничного транспорту, визначення інфраструктури, як складової стійкого соціально-економічного розвитку галузі. Серед спеціальних методів дослідження використано: *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінки прогнозних значень основних показників роботи залізниці; *оптимізації і прийняття рішень* – для визначення доцільності впровадження організаційно-економічних методів забезпечення ефективності інфраструктури залізниць; *графічний* – для наглядного оформлення результатів дослідження; *абстрактно-логічний* – для узагальнення, формулювання висновків і рекомендацій.

Інформаційною базою дослідження стали: законодавчі та нормативні акти, офіційні статистичні матеріали Державного комітету статистики України, звітні дані Державної адміністрації залізничного транспорту України, результати наукових досліджень, матеріали науково-практичних конференцій, публікації зарубіжних і вітчизняних авторів та інші джерела.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у наступному:

вперше:

- розроблено цільову модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, яка на основі самодостатнього типу відтворення галузі, збалансованості економічної та соціальної сфери, адаптації транспорту до змін зовнішнього середовища сприяє узгодженню всіх елементів стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу, що дозволяє визначити стратегічні пріоритети галузі;

- розроблено концептуальний підхід до визначення критерію оцінки ефективності інфраструктури залізниць, який базується на визначенні ефективності роботи кожної ділянки, що дозволяє розрахувати обсяги перевезення, необхідні для забезпечення ефективності, рентабельності даних ділянок та сприятиме формуванню заходів щодо реформування неефективних ліній, залучення вантажо-, пасажиропотоків;

- запропоновано новий методичний підхід щодо визначення прогнозних значень основних показників роботи залізниць України, який дає можливість виявити основні зв'язки та залежність обсягу вантажних та пасажирських перевезень від валового внутрішнього продукту, обсягу товарообміну між Європою та Азією, який приходить на залізничний транспорт, доходів населення, рівня безробіття, чисельності населення країни, що дозволило визначити стратегію стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту;

- запропоновано організаційно-економічні підходи забезпечення ефективності використання інфраструктури українських залізниць, які дозволяють приймати рішення щодо застосування малопотужного рухомого складу, спрощення системи диспетчерської централізації, переходу на сезону роботи, диференціації тарифів, здачі в оренду, реконструкції, закриття неефективних ділянок, що сприятиме забезпеченню стійкого соціально-економічного розвитку за рахунок зменшення фінансового навантаження щодо утримання та експлуатації нерентабельних ділянок на залізниці та на державу;

- запропоновано підхід щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, основу якого складає розбудова соціальних мереж, соціальної інфраструктури, впровадження морально-етичних норм поведінки, положень організаційної культури, що дає можливість ефективної координації діяльності працівників залізничного транспорту, мобілізації та досягнення організаційних цілей стійкого соціально-економічного розвитку галузі;

удосконалено:

- методичний підхід до розрахунку рівня стійкого соціально-економічного розвитку, який на відміну від існуючих, базується на розробці системи показників економічного, технологічного, соціального та екологічного розвитку, що дає можливість оцінити кількісні, якісні та структурні аспекти розвитку залізничного транспорту;

- поняття соціального капіталу залізничного транспорту, яке визначає сукупність структурованих соціально-економічних відносин на залізничному транспорті, заснованих на нормах, правилах, духовних, культурних, інтелектуальних цінностях, що дозволило виділити такі складові елементи соціального капіталу як довіра, організаційна, морально-етична та культурна складові;

- систему регулювання стійким соціально-економічним розвитком залізничного транспорту, яка на відміну від існуючих, характеризується виділенням в системі управління галузі підсистеми, що дозволить відділу координації процесу регулювання розвитку проводити моніторинг стану галузі, аналіз факторів, що впливають на рівень розвитку транспорту та розробку заходів щодо підвищення рівня стійкого соціально-економічного розвитку галузі;

набули подальшого розвитку:

- систематизація факторів, які впливають на розвиток економічної системи, що дозволила виявити фактори, які сприяють та перешкоджають стійкому соціально-економічному розвитку залізничного транспорту, що сприяли визначенню стратегічних напрямів стійкого соціально-економічного розвитку галузі;

- обґрунтування доцільності розгляду ефективності використання інфраструктури залізниць як монопольної складової стійкого соціально-економічного розвитку галузі, що дозволило виявити основні проблеми в

монопольному секторі залізниць та визначити шляхи підвищення його стійкого соціально-економічного розвитку;

- методичний підхід до розрахунку витрат на утримання та експлуатацію ділянок з малим обсягом роботи, який ґрунтується на визначенні витрат на поточне утримання й обслуговування пристроїв автоблокування в розрахунку на один поїзд; витрат, пов'язаних з забезпеченням електровозів електроенергією для тяги поїздів на електрифікованих ділянках; витрат господарства колії, пов'язаних з наданням нитки графіка; витрат на поточне утримання й обслуговування пристроїв диспетчерської централізації в розрахунку на один поїзд; витрат, пов'язаних з обслуговуванням одного вантажного поїзда на станціях ділянки, що дозволило виявити нераціональне використання основних фондів залізниць, його усунення та можливі їх резерви;

- теоретичне обґрунтування необхідності використання наукового прогнозу як інструменту механізму забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, який за рахунок виявлення закономірностей розвитку галузі, економічних законів дозволяє отримати інформацію про її майбутнє для прийняття управлінських рішень щодо стійкого соціально-економічного розвитку галузі та визначити шляхи його підвищення;

- основи концепції забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, які ґрунтуються на виділенні інструментів його розвитку державного та галузевого рівнів, що дозволило запропонувати механізм забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту на основі соціального капіталу.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробці методологічних, методичних рекомендацій щодо формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України та її забезпечення в умовах реформування і загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень. Результати дисертаційного дослідження та розроблені рекомендації знайшли часткове впровадження: у діяльності фінансово-економічних служб Південної (довідка № НФ-01-08/542 від 30.11.11 р.) та Одеської (довідка № НЗЕ-02/1470 від 13.07.12 р.) залізниць; державної адміністрації залізничного транспорту України - Головного управління приміських пасажирських перевезень (довідка від 09.01.12 р.); Державного підприємства «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» (довідка від 07.03.12 р.). Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту (акт впровадження від 06.04.12 р.) при викладанні дисциплін «Прогнозування транспортних послуг», «Економічний аналіз господарчої діяльності транспортних систем», «Бізнес-планування», «Економічна оцінка маркетингових проектів і бізнес-планів», «Інноваційно-інвестиційна стратегія у транспортному маркетингу», «Основи маркетингу, менеджменту та логістики», «Основи менеджменту», «Менеджмент»,

«Менеджмент на залізничному транспорті», у навчальному процесі навчально-наукового Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів УкрДАЗТу (акт впровадження від 15.05.12 р.) і при написанні дипломних робіт студентами спеціальності «Маркетинг».

Особистий внесок здобувача. Всі наукові результати, викладені в дисертації, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у роботі використано лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень здобувача. У наукових працях, виконаних у співавторстві, здобувачу належать: [3] – на підставі тенденції розвитку залізничних перевезень у провідних країнах світу побудовано песимістичний, оптимістичний і середній прогнози розвитку перевезень залізничним транспортом України; [4] – виявлено тенденції розвитку вантажних залізничних перевезень у європейських країнах; [9] – виконано аналіз методів оцінки монополізації залізничного транспорту; [16] – доведено об’єктивну необхідність реформування системи залізничного транспорту України, розглянуто можливі варіанти її розвитку; [19] – досліджено основні методичні підходи до проведення функціонально-вартісного аналізу системи залізничного транспорту як передумови розроблення програми його реформування; [23] – розкрито аспекти застосування функціонально-вартісного аналізу як прояву системного підходу у процесі розробки програми заходів щодо реформування залізничного транспорту України; [38] – визначено шляхи розвитку залізничного транспорту в умовах НТР; [51] – розроблено підхід до визначення критеріїв «малодіяльності» ділянок залізниць; [55] – розроблено концептуальний підхід щодо використання нерентабельних залізничних ділянок. У даній дисертаційній роботі матеріали і висновки кандидатської дисертації не використовувались.

Апробація результатів дисертації. У процесі дисертаційного дослідження проводилась апробація проміжних і кінцевих результатів роботи шляхом оприлюднення у доповідях і виступах на міжнародних і всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях, що відбувалися протягом 1999 – 2012 рр. і отримали позитивну оцінку та відгуки, зокрема на міжрегіональних науково-практичних конференціях «Стратегія розвитку України до 2010 р.» (м. Харків, 1999 р., 2000 р.); 1-й Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації» (м. Дніпропетровськ, 2001 р.); 5-й Міжнародній науковій конференції «Вплив людського фактора на безпеку руху на залізничному транспорті» (м. Львів, 2001 р.); II, III, IV, V, VI, VII, IX Міжнародних наукових конференціях «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 2002 - 2003 рр., 2005 - 2008 рр., 2010 р.); II науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління» (м. Київ, 2004 р.); 6-й Міжнародній міждисциплінарній науково-практичній конференції Української Асоціації «Жінки в науці та освіті» (м. Алушта, 2005 р.); 18-й Міжнародній науково-практичній конференції «Перспективні системи управління на залізничному, промисловому і міському

транспорті» (м. Алушта - Харків, 2005 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Дослідження та оптимізація економічних процесів» (м. Харків, НТУ «ХП», 2006 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Стратегія економічного розвитку України: тенденції, пріоритети, перспективи» (м. Харків, ХНУ ім. Каразіна, 2007 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Стратегія і динаміка відтворення основних фондів: тенденції, аспекти моделі економічного розвитку» (м. Харків, ХНУ ім. Каразіна, 2009 р.); II науково-практичній конференції (м. Київ, 2004 р.); I Міжнародній науково-практичній конференції (м. Судак, 2006 р.); III Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Судак, 2008 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (м. Судак, 2011 р.); V Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Київ, 2010 р.); VII, VIII Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (с.м.т Коктебель, 2011 – 2012 рр.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, ДЕГУТ, 2011 р.).

Публікації. Результати дисертаційного дослідження викладено автором у 61 науковій роботі, обсягом 78,89 ум. – друк. арк., серед яких: 2 індивідуальні монографії (обсягом 10,32 та 10,32 ум.-друк. арк.); 3 навчальних посібники (загальним обсягом 29,5 ум.-друк. арк.); 34 наукові статті, з них у наукових фахових виданнях – 28 (обсягом 23,9 ум.-друк. арк.), з яких 22 написано особисто автором (обсягом 20,6 ум.-друк. арк.); 22 публікації у матеріалах наукових конференцій.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається із вступу, 6 розділів основної частини, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 674 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 522 сторінок. Список використаних джерел налічує 310 найменування на 30 сторінках. Матеріали дисертації проілюстровані 60 рисунками і 85 таблицями та містить 10 додатків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів і наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У розділі 1 «**Теоретичні основи стійкого соціально-економічного розвитку економіки країни**» досліджено трактування поняття «стійкий

розвиток», систематизовано його трактування, виявлено основні складові стійкого розвитку, розглянуто положення і тенденції економічної та соціальної політики України, визначено місце залізничного транспорту в соціально-економічному розвитку країни та стратегічну мету його розвитку.

У сучасних умовах прискорення процесів глобалізації, поширення кризових явищ забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку є одним з найбільш важливих завдань економіки країни. Розвиток - складний і багатогранний процес, що поєднує в собі економіку, політику, культуру, етнонаціональні відносини, екологію, право тощо.

У процесі дослідження теоретичних основ стійкого соціально-економічного розвитку економіки на підставі аналізу сутності та еволюції поняття «стійкий розвиток» було систематизовано існуючі трактування шляхом виділення основних трьох груп, у яких стійкий розвиток розуміється:

- 1) як оптимальна модель функціонування або розвитку системи;
- 2) баланс між основними складовими розвитку;
- 3) з точки зору процесу поліпшення, зростання, розвитку.

Дослідження діалектичної сутності поняття стійкого розвитку дозволило виділити основні недоліки підходів до поняття та визначити стійкий соціально-економічний розвиток як безперервний процес ефективної, збалансованої взаємодії всіх його складових, метою якої є підвищення якості життя населення, примноження духовних, культурних та інтелектуальних здобутків населення, створення потужної основи для ефективного функціонування майбутніх поколінь.

Основою розвитку як країни в цілому, так і кожної її галузі є основні напрями державної політики країни. З часів незалежності, суверенності України основою обраного курсу соціально-економічного розвитку стає економічна та соціальна політика держави.

Дослідження основних положень економічної політики України на підставі діючих нормативно-правових актів, програм економічного розвитку дозволило визначити основні недоліки, проблеми ефективності економічної політики: необхідність впровадження жорсткої системи ціноутворення, яка б сприяла стабілізації цін і зменшенню рівня економічної корупції; впровадження заходів, які б розкрили основні напрями державного регулювання, особливо відносини системи «суспільство-держава-економіка». Що стосується соціальної політики, то держава не приділяє належної уваги соціальній захищеності населення. Автором визначено, що стійкий соціально-економічний розвиток потребує збалансування напрямків соціального та економічного розвитку, формування ефективних соціально-економічних відносин, які повинні здійснюватися за рахунок ефективних заходів державного регулювання, формування соціальної відповідальності не тільки підприємств, а і суспільства.

Найважливішою складовою соціально орієнтованої економіки є транспортна галузь, за допомогою якої здійснюється переміщення товарів, що продовжує процес виробництва та доставку населення до робочих місць, створюючи при

цьому необхідні умови для виробничого процесу. Забезпеченість території добре розвиненою транспортною системою є одним із факторів залучення населення у виробництво, служить важливою перевагою для розміщення продуктивних сил і дає інтеграційний ефект.

Визначено місце транспорту, зокрема залізничного комплексу країни, у формуванні соціально-економічного розвитку країни, яке полягає в забезпеченості просторово-часового та обмінного поєднання матеріальних потоків і господарських зв'язків у процесі соціально-економічного відтворення, встановлення зв'язків між виробництвом і споживачем; сприянні створення сприятливих умов для життєдіяльності людей і функціонування економіки. Крім того, залізничний транспорт стимулює будівництво нових об'єктів економічної діяльності, створює та встановлює промислові зв'язки між країнами, регіонами, формує економіко-географічне положення, змінює конфігурацію територіальних систем у результаті будівництва стратегічних об'єктів інфраструктури, сприяє комплексному розвитку населених пунктів, промислових центрів, аграрно-промислового комплексу, забезпечує їх внутрішні та зовнішні зв'язки.

Дослідження місця та значення залізничного транспорту в системі національного господарства дозволило запропонувати основну стратегічну мету подальшого стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, яка визначається як формування самодостатнього типу відтворювання цілісної системи господарювання. Під даним типом відтворювання слід розуміти синтез суспільства, економіки, держави, культури, науково-інтелектуальних здобутків галузі та екології, який дозволить зберегти і розвинути позиції залізничного транспорту України на ринку перевезень, визначивши головними цілями та інтересами задоволення потреб суспільства, збереження та розвиток соціосистеми за рахунок формування системи духовно-моральних цінностей, що сприяє визначенню траєкторії стійкого соціально-економічного розвитку галузі в сучасних умовах нестабільності глобальних економічних процесів. Саме поєднання даних елементів є механізмом активізації внутрішнього потенціалу галузі та країни, що в результаті призведе до підвищення рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту та країни в цілому. Однак досягнення поставленої стратегічної мети потребує дослідження сучасних тенденцій розвитку залізничного транспорту, факторів, що впливають на неї, визначення моделі стійкого соціально-економічного розвитку галузі, що дозволить сформувати механізм забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

У розділі 2 «Сучасна модель розвитку залізничного транспорту України» розглянуто сучасні тенденції розвитку залізничного транспорту, досліджено монополізацію залізничного транспорту, визначено вплив зовнішнього середовища, соціально-економічних факторів формування стійкого розвитку, що дозволило сформувати модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, запропонувати методичний підхід до оцінки його рівня.

На підставі дослідження сучасних тенденцій розвитку залізничного транспорту, його монополізації було окреслено сучасну модель його функціонування, виявлено основні проблеми розвитку, оцінено ступінь монополізації залізничної галузі. До основних проблем сучасного залізничного транспорту автором віднесено малий ступінь використання геополітичного положення України; застарілу структуру ринку транспортних перевезень; нераціональну політику держави стосовно величини дивідендів; неможливість входження в єдиний транспортний простір Європи; прогресуюче старіння основних фондів і рухомого складу; неможливість впровадження нових видів перевезень, технологій, будівництва та реконструкції; дефіцит інвестиційних коштів, відсутність державних інвестицій і компенсацій за перевезення пільгових категорій громадян.

Дослідження факторів впливу зовнішнього середовища дозволило виділити фактори прямого та непрямого впливу (рис. 1). Так, на залізничний транспорт впливають закони та державні органи, конкуренти, споживачі послуг і продукції галузі, постачальники ресурсів, трудові ресурси та професійні спілки. Важливу роль в адаптації залізничного транспорту до зовнішнього середовища, особливо в умовах загострення конкуренції та реформування галузі, відіграє монополізація ринку транспортних послуг.

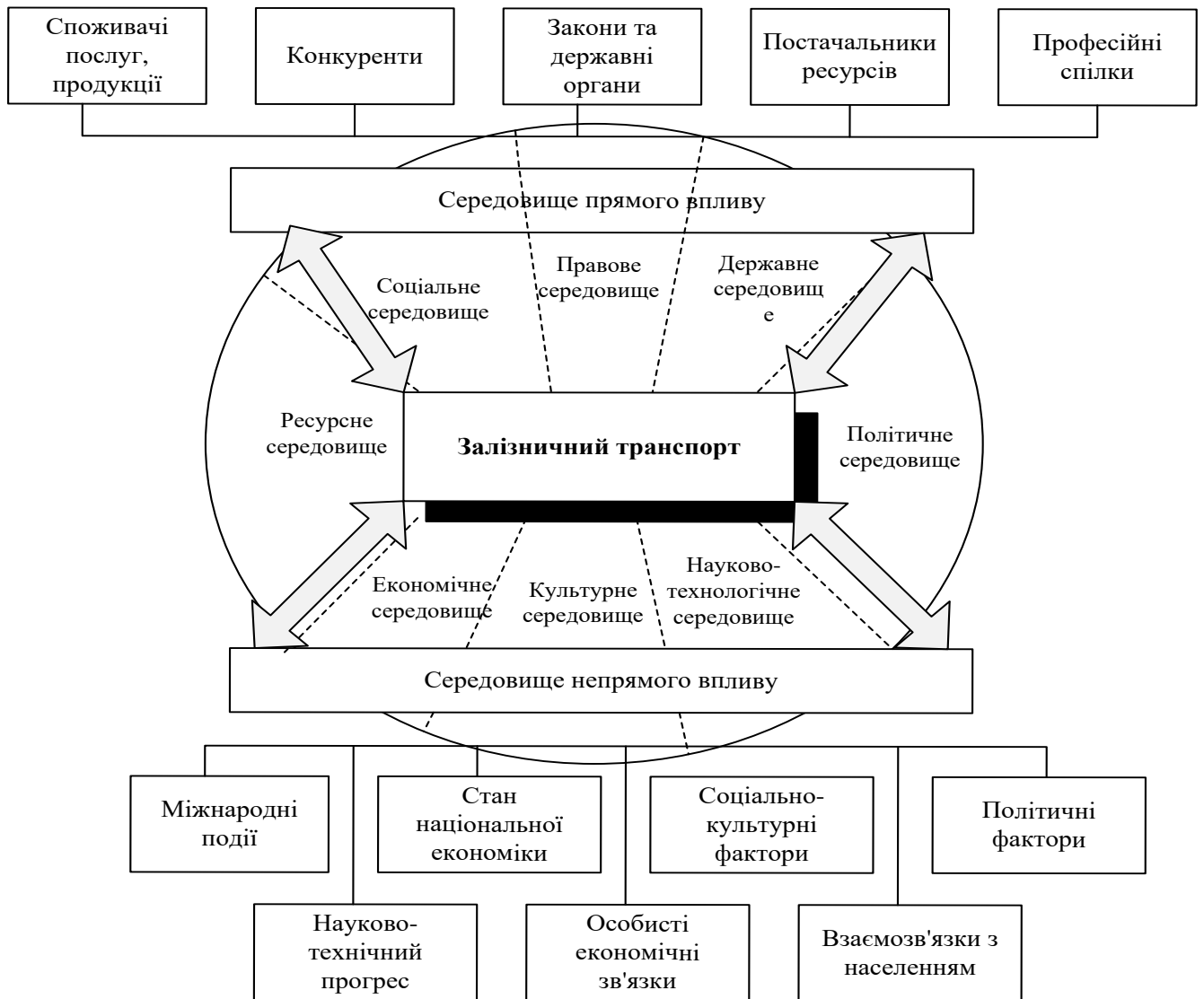


Рис. 1. Фактори впливу зовнішнього середовища

Цілеспрямована робота з підвищення рівня соціально-економічного розвитку галузі може бути успішною, якщо буде чітко сформовано уявлення про поняття «соціально-економічний розвиток», визначені фактори, що забезпечують його підвищення. На підставі аналізу наукової літератури в роботі систематизовано класифікацію факторів, що впливають на розвиток економічної системи, на основі чого виділено такі класифікаційні: середовище впливу, рівень, метод дії, характер впливу, складові розвитку та ін.

У результаті вивчення сутності поняття «стійкий розвиток» і дослідження соціально-економічних факторів, що впливають безпосередньо на розвиток залізничного транспорту, автором як стійкий соціально-економічний розвиток залізничного транспорту було визначено процес взаємодії всіх елементів залізничного транспорту, метою якого є забезпечення процесу перевезень продукції

промисловості та населення, що дозволить підвищити якість життя працівників залізничного транспорту, примноження духовних, культурних та інтелектуальних їх здобутків і створити потужну основу для ефективного функціонування сучасного та майбутнього їх поколінь.

Систематизація факторів, що впливають на соціально-економічний розвиток, удосконалення поняття стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту дозволила виявити фактори, що сприяють (розвиваючі) і перешкоджають (деградууючі) стійкому соціально-економічному розвитку галузі. До групи розвиваючих факторів автором було віднесено географічне положення, наявність потужного науково-технічного потенціалу як галузі, так і країни в цілому; транспортний, транзитний потенціали, інноваційний потенціал та ін. Група деградууючих факторів - рівень державної підтримки підприємств залізничного транспорту, недобросовісна конкуренція на ринку транспортних послуг, неефективна інноваційна та інвестиційна політика галузі, сучасний стан транспортної мережі та ін.

Дослідження стану залізничного комплексу, рівня монополізації, факторів впливу на соціально-економічний розвиток галузі, виділення проблем сприяло визначенню основних стратегічних пріоритетів формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України, базовими напрямками яких є залучення інвестицій у пріоритетні проекти розвитку, інтеграція до міжнародної мережі, підвищення рівня технічного розвитку, економічного, соціального розвитку (рис. 2).

Розроблено модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України (рис. 3), в основу якої покладено основні стратегічні пріоритети розвитку галузі та умови її реформування. Визначені принципи моделі: самодостатній тип відтворення, збалансованість економічної та соціальної сфери, узгодженість всіх елементів соціально-економічного розвитку, швидка адаптація галузі до змін зовнішнього середовища - дозволять забезпечити належний рівень соціально-економічного розвитку залізничного транспорту та країни в цілому, їх економічної безпеки, інтеграції до світової транспортної мережі, світового господарства, якісно забезпечити зовнішні та внутрішні транспортно-експедиційні зв'язки, мобільність населення.

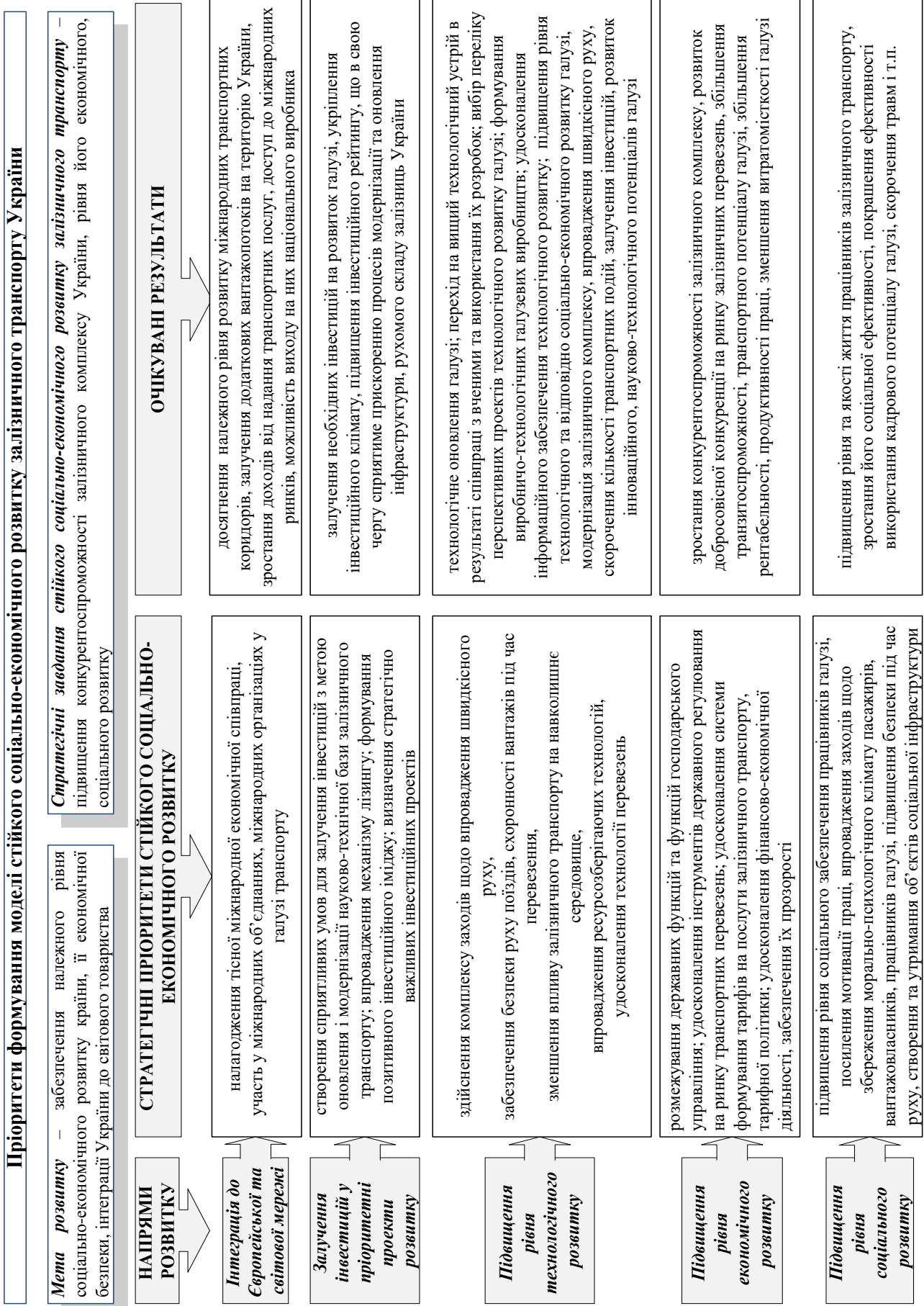


Рис. 2. Основні пріоритети формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту

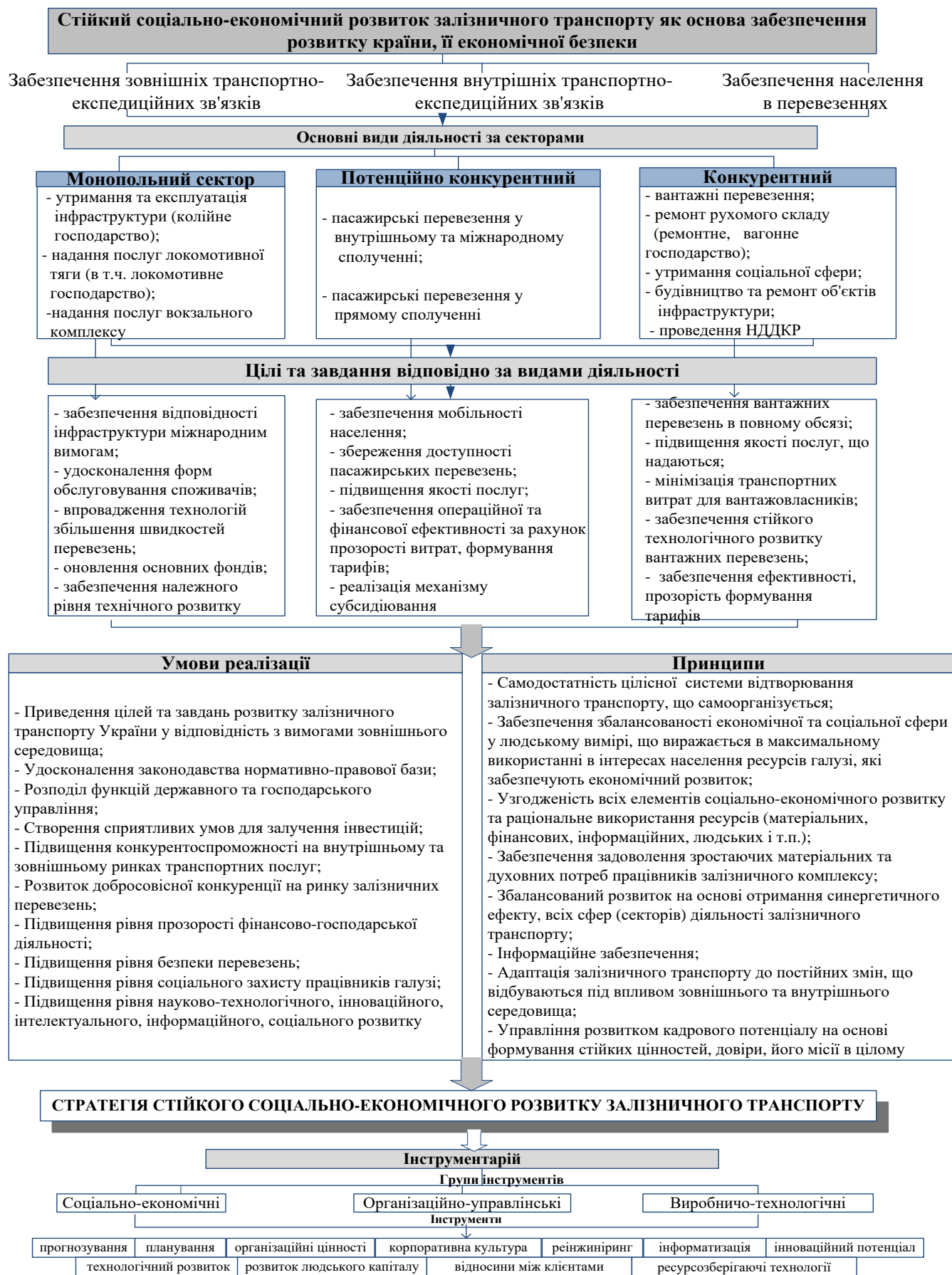


Рис. 3. Модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України

З метою формалізації складових стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України в межах кожної складової автором виділено кількісні, якісні та структурні показники стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту (табл. 1), запропоновано методичний підхід до оцінки його рівня (рис. 4).

Таблиця 1

Комплексна система показників соціально-економічного розвитку залізничного транспорту

Складова	Кількісні	Якісні	Структурні
Економічна	<ul style="list-style-type: none"> - обсяг реалізованої продукції, - чистий прибуток, - ринкова вартість підприємств, - кількість розроблених інтелектуальних робіт, - кількість об'єктів інтелектуальної власності, - кількість реалізованих інвестиційних проєктів, - витрати на дослідження та розроблення, - обсяг інновацій 	<ul style="list-style-type: none"> - рентабельність виробництва, продукції, - коефіцієнти ліквідності, платоспроможності, - рентабельність фінансових інвестицій, - рівень кваліфікації працівників, - кадровий потенціал, - якість мотиваційної системи, стимулювання, відношення обсягу інвестицій у виробництво до загального обсягу виробництва 	<ul style="list-style-type: none"> - коефіцієнт фінансової автономії, - питома вага інтелектуального продукту в загальному обсязі виробництва, - питома вага інновацій в обсязі реалізованої продукції
Технологічна	<ul style="list-style-type: none"> - кількість прогресивних технологій, що були впроваджені; - розмір витрат на оновлення основних фондів, - розмір витрат на технологічний розвиток галузі (НДДКР, технологічні, технічні розробки) 	<ul style="list-style-type: none"> - рівень прогресивних технологій, що впроваджуються; - коефіцієнт оновлення основних фондів, - коефіцієнт зносу основних фондів, - стан інфраструктури 	<ul style="list-style-type: none"> - питома вага технологічних розробок, які були впроваджені від загального обсягу розробок на підприємстві
Соціальна	<ul style="list-style-type: none"> - кількість об'єктів соціальної сфери, що знаходяться на балансі підприємств залізничного транспорту; - розмір інвестицій у соціальну сферу, - кількість наданого житла, - розмір соціальних виплат, матеріальної допомоги, - соціальні пільги, доплати за шкідливі умови праці 	<ul style="list-style-type: none"> - коефіцієнт плинності кадрів, - рівень життя працівників залізничної галузі, - рівень задоволеності працею, рівень професійної підготовки, медичного забезпечення, - коефіцієнт ефективного використання робочого часу; - рівень забезпечення працівників соціальним пакетом 	<ul style="list-style-type: none"> - частка премій
Екологічна	<ul style="list-style-type: none"> - розмір штрафів за понаднормові шкідливі викиди; - витрати на впровадження заходів щодо захисту навколишнього середовища 	<ul style="list-style-type: none"> - рівень екологічності транспортних засобів 	<ul style="list-style-type: none"> - питома вага природозберігаючих витрат; - частка введених ресурсозберігаючих технологій

Встановлено, що визначення рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту слід визначати за допомогою інтегрального показника, який об'єднує різні характеристики стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту і враховує сукупний вплив інтегральних оцінок складових

стійкого соціально-економічного розвитку як підприємств залізничного транспорту, так і галузі в цілому.

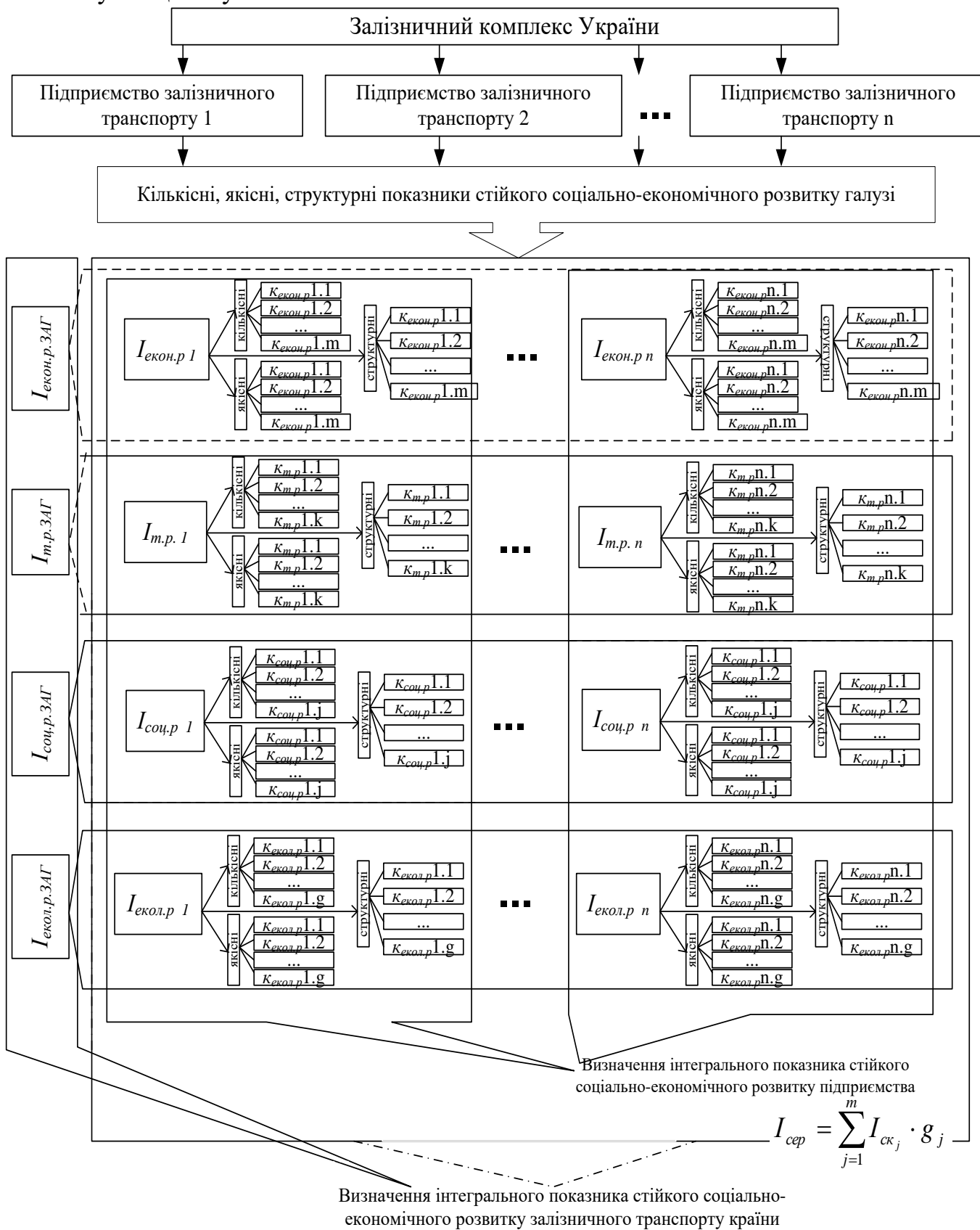


Рис. 4. Система оцінки рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту

Результати оцінки дозволять зробити висновки про рівень стійкого соціально-економічного розвитку підприємства, галузі в цілому, а інтегральний показник за складовими – про досягнутий рівень за його функціональними складовими. Виділення кількісних, якісних, структурних показників у системі оцінки рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту дозволить врахувати всі аспекти діяльності галузі та отримати інформацію для розроблення заходів щодо підвищення рівня стійкого соціально-економічного розвитку.

Визначені фактори впливу на соціально-економічний розвиток залізничного транспорту, модель стійкого соціально-економічного розвитку галузі, її складові дають можливість виявити оптимальні шляхи забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, впровадження яких потребує формування концепції забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі.

У розділі 3 **«Основи концепції забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України»** обґрунтовано доцільність відтворення соціального капіталу залізничного транспорту як основи забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі, удосконалено поняття соціальний капітал, запропоновано його структуру, розроблено основи механізму забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

У сучасних умовах основною передумовою визначення оптимального напрямку забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту є здатність транспорту до генерації, використання та розповсюдження нових знань, які сприятимуть інноваційному розвитку транспорту, прориву в розробленні та впровадженні нових технологій, створенні нових методів управління людським капіталом, підвищенню ступеня адаптованості та стійкості залізничного транспорту, впровадження концепції стійкого соціально-економічного розвитку, можливість зміни її моделі та принципів. Основою трансформування сучасних знань у технології та продукти наукоємного виробництва, що стимулюють зростання продуктивності праці, зниження матеріало- та енергоємності, підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту, є розвиток людських ресурсів, що визначають людський капітал галузі. Однак самі по собі знання, здібності та навички, якими володіють працівники галузі (людський капітал), не спроможні забезпечити високий результат їх праці, якщо не буде взаємодії, обміну інформації, досвідом, знаннями між працівниками галузі.

У роботі доведено, що культура спілкування, міжособистісні комунікації, які створюються в колективах, наявність довіри, солідарності, готовності працівників до співпраці, кооперації, вміння працювати в колективі для досягнення спільної мети слугують свого роду «скріплюючим» елементом, який дозволяє розширити можливості індивіда, колективу, тим самим сприяти переходу людського капіталу

на якісно новий рівень розвитку. Такий елемент було визначено як соціальний капітал залізничного транспорту України (рис. 5).

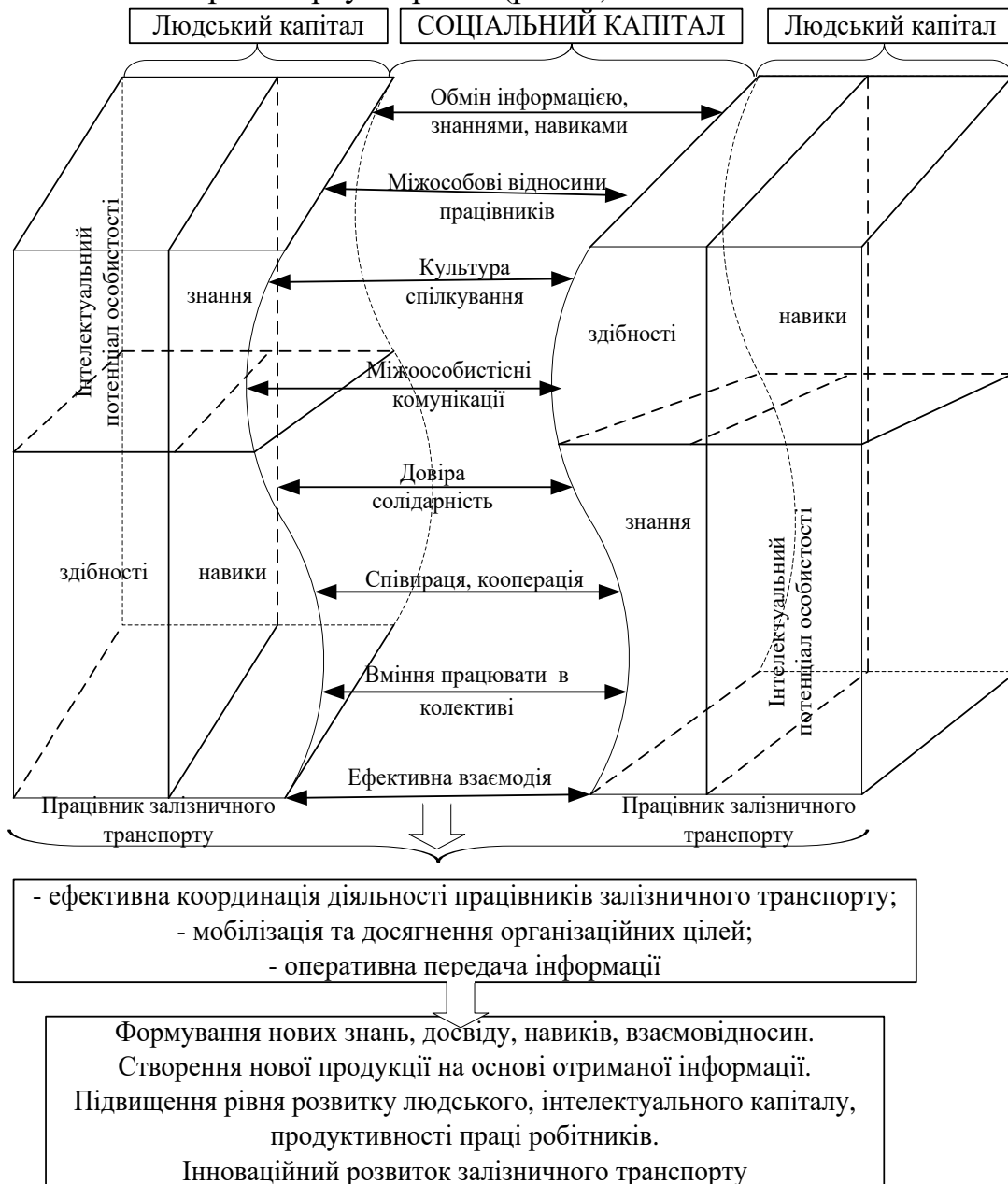


Рис. 5. Місце соціального капіталу залізничного транспорту в формуванні людського капіталу

Проведений аналіз поняття «соціальний капітал», його форм, елементів дозволив визначити соціальний капітал залізничного транспорту як сукупність структурованих соціально-економічних відносин, які складаються на залізничному транспорті та засновані на визнаних на ньому нормах, правилах, духовних, культурних, інтелектуальних цінностях галузі, розвиток яких сприяє розвитку людського, інтелектуального капіталу, що забезпечує стійкий соціально-економічний розвиток залізничного транспорту. Відносини, що формуються між

учасниками соціально-економічних процесів галузі на різних рівнях, формують соціальний капітал залізничного транспорту та повинні регулюватися нормами поведінки, що забезпечить стійкість соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України на всіх рівнях: окремого учасника соціально-економічних процесів, мікро-, мезо-, макрорівнів.

Встановлено, що соціальний капітал залізничного транспорту формується на трьох рівнях: індивіда, підприємства та галузі. Ядром, центральним елементом соціального капіталу залізничного транспорту виступає довіра (рис. 6). Саме довіра дозволить розширити доступні ресурси учасників соціально-економічних процесів на залізничному транспорті, працівників, підприємств і самої галузі.

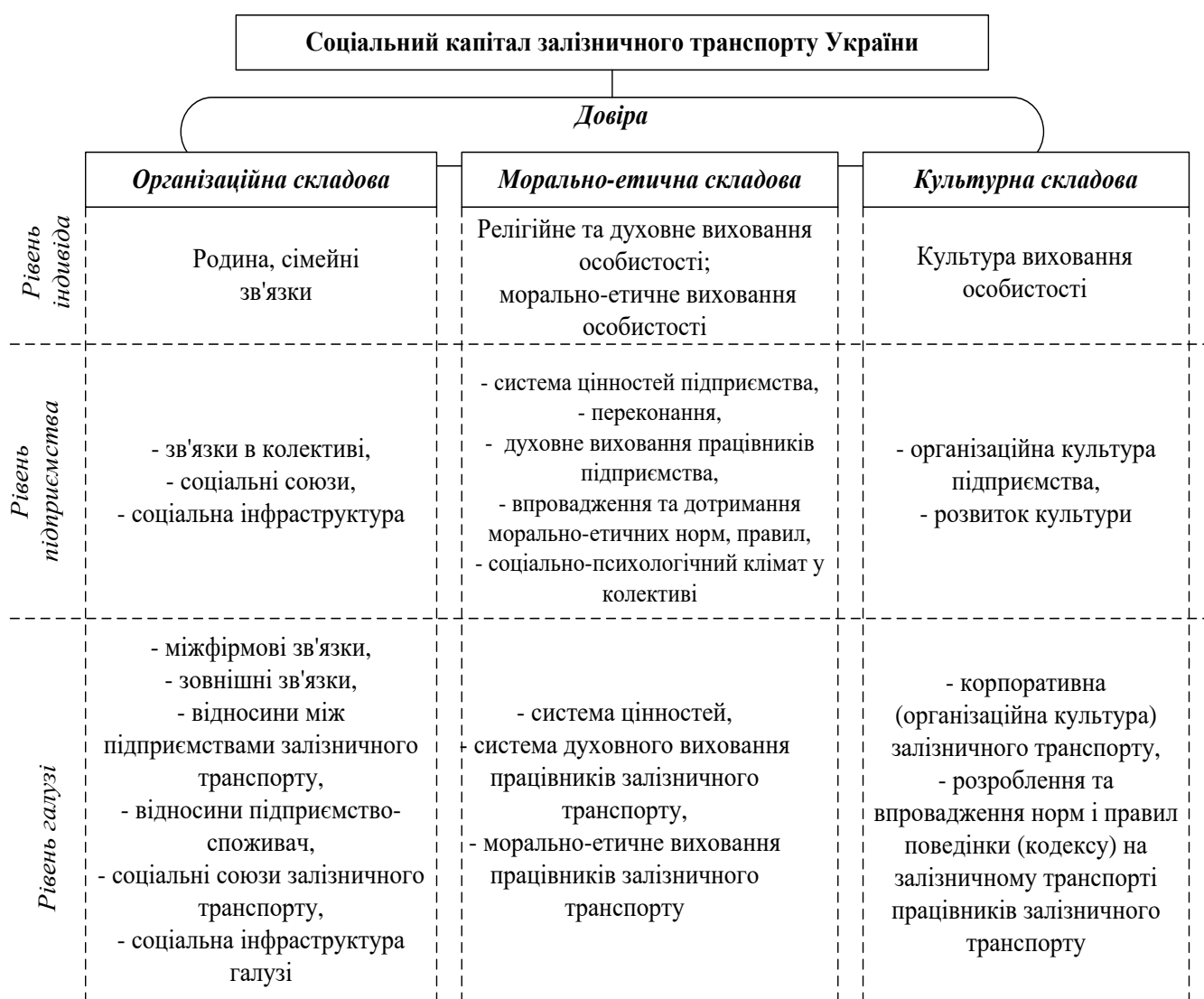


Рис. 6. Складові соціального капіталу залізничного транспорту

Доведено доцільність інвестування відтворення та розвитку соціального капіталу залізничного транспорту як основи соціально-економічного розвитку, визначено напрямки його інвестиційного забезпечення. Оскільки основною функцією соціального капіталу є забезпечення доступу суб'єктів, учасників соціально-економічних відносин на транспорті до благ і цінностей, збільшення обсягу доступних ресурсів, а також зниження витрат, пов'язаних з отриманням цього доступу, відтворення та розвиток соціального капіталу залізничного транспорту дозволяє підвищити рівень стійкого соціально-економічного розвитку галузі в частині соціального розвитку. Соціальний капітал дає можливість використовувати ті ресурси, якими працівник не володіє, а також багаторазово підвищувати цінність наявних ресурсів. Причому забезпечення доступу до деяких благ, специфічних для соціального капіталу, не може бути реалізоване при його повній відсутності.

Обґрунтовано доцільність створення Центру розвитку соціального капіталу залізничного транспорту України (Центру розвитку СКЗТ) (рис. 7), основною функцією якого є координація, розроблення заходів щодо відтворення та розвитку соціального капіталу та контроль їх реалізації.



Рис. 7. Центр розвитку соціального капіталу залізничного транспорту

Відповідно до складових соціального капіталу залізничного транспорту Центр розвитку СКЗТ повинен мати три основних підрозділи, які відповідатимуть за організаційний, морально-етичний і культурний розвиток соціального капіталу галузі. Для забезпечення інвестиційними коштами розвиток соціального капіталу галузі автором пропонується створити Інвестиційний фонд розвитку соціального капіталу залізничного транспорту України, який на базі Центру розвитку СКЗТ соціального капіталу буде займатися визначенням пріоритетних, першочергових заходів щодо розвитку соціального капіталу та їх фінансуванням. Кошти до Фонду можуть надходити з бюджету, виділятися підприємствами залізничного транспорту, зовнішніми інвесторами та вноситися працівниками галузі.

Дослідження основних напрямків забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі дозволило визначити концепцію забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку (рис. 8), в якій визначено державні та галузеві механізми забезпечення.

До механізмів державного рівня було віднесено виявлення та ідентифікацію факторів деградації стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту; підтримку розвитку добросовісної конкуренції на ринку транспортних послуг; захист національних інтересів у галузі розвитку транспортної системи; підтримку вітчизняного перевізника; ефективне державне регулювання в транспортній галузі; створення механізму управління соціально-економічним розвитком залізничного транспорту.

Розроблено механізм забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України (рис. 9), який складається з чотирьох етапів: визначення необхідності забезпечення соціально-економічного розвитку, визначення напрямків забезпечення розвитку та вибір пріоритетного, визначення інструментарію реалізації пріоритетних напрямків забезпечення, реалізації пріоритетних напрямків розвитку та досягнення (впровадження) моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

В умовах швидкозмінного зовнішнього середовища залізничний транспорт повинен швидко адаптуватися до змін і вимог зовнішнього середовища, не втрачаючи свого стійкого соціально-економічного розвитку. У такій ситуації зростає роль контролю за стійким соціально-економічним розвитком залізничного транспорту.

Запропоновано в системі управління залізничним транспортом виділити спеціальну підсистему, мета діяльності якої повинна полягати у виявленні несподіваних змін як зовні комплексу, так і в його внутрішньому середовищі та в швидкому реагуванні на них, тобто в регулюванні стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту (рис. 10).

Регулювання стійкого соціально-економічного розвитку можна визначити як вплив на соціально-економічні процеси залізничного транспорту, який дозволить

забезпечити зміну рівня показників чи системи показників стійкого соціально-економічного розвитку на належний рівень.

Для підприємств залізничного транспорту функції щодо регулювання стійкого соціально-економічним розвитком слід розподілити між підрозділами підприємства.

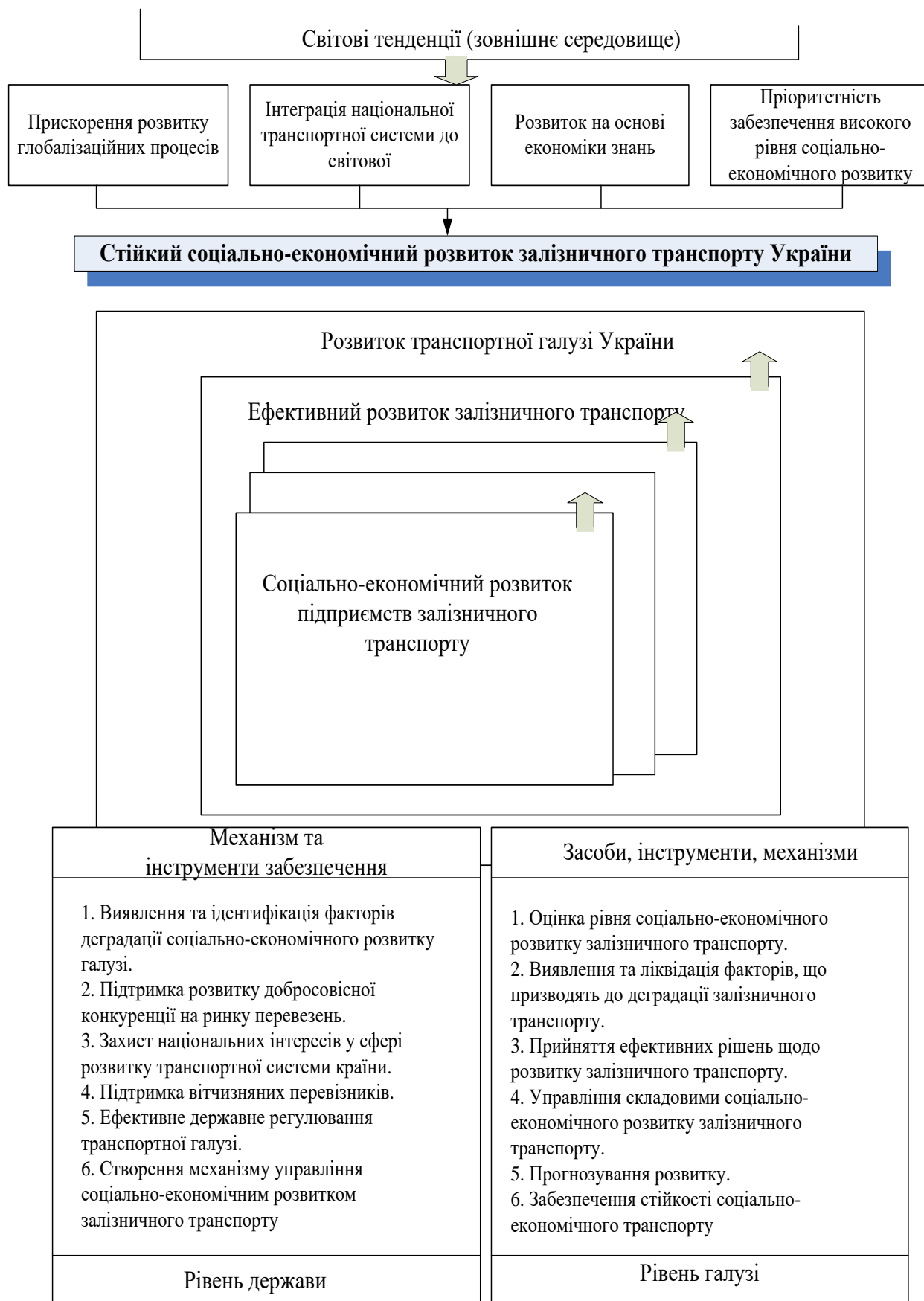


Рис. 8. Концепція забезпечення соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України

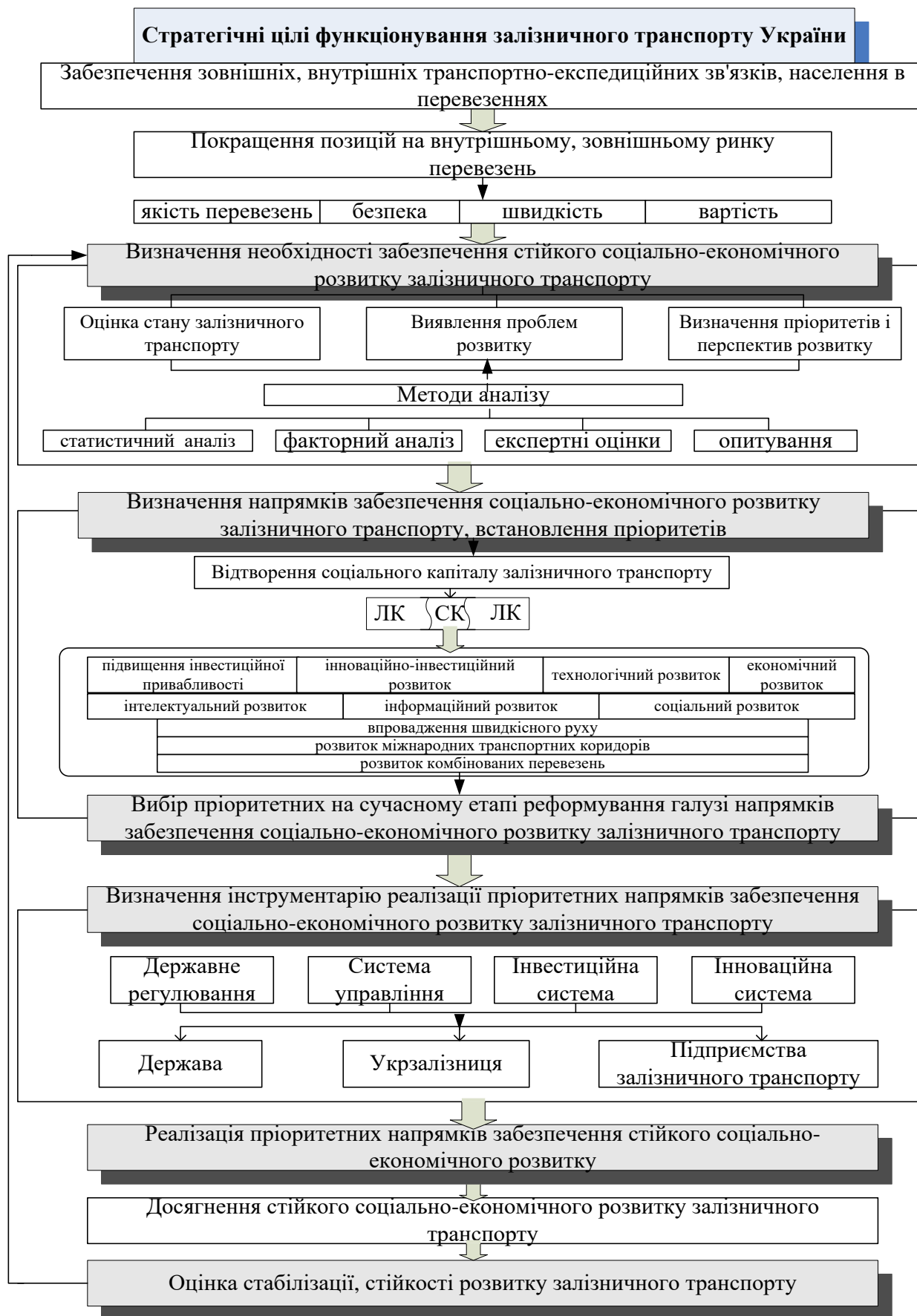


Рис. 9. Механізм забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку

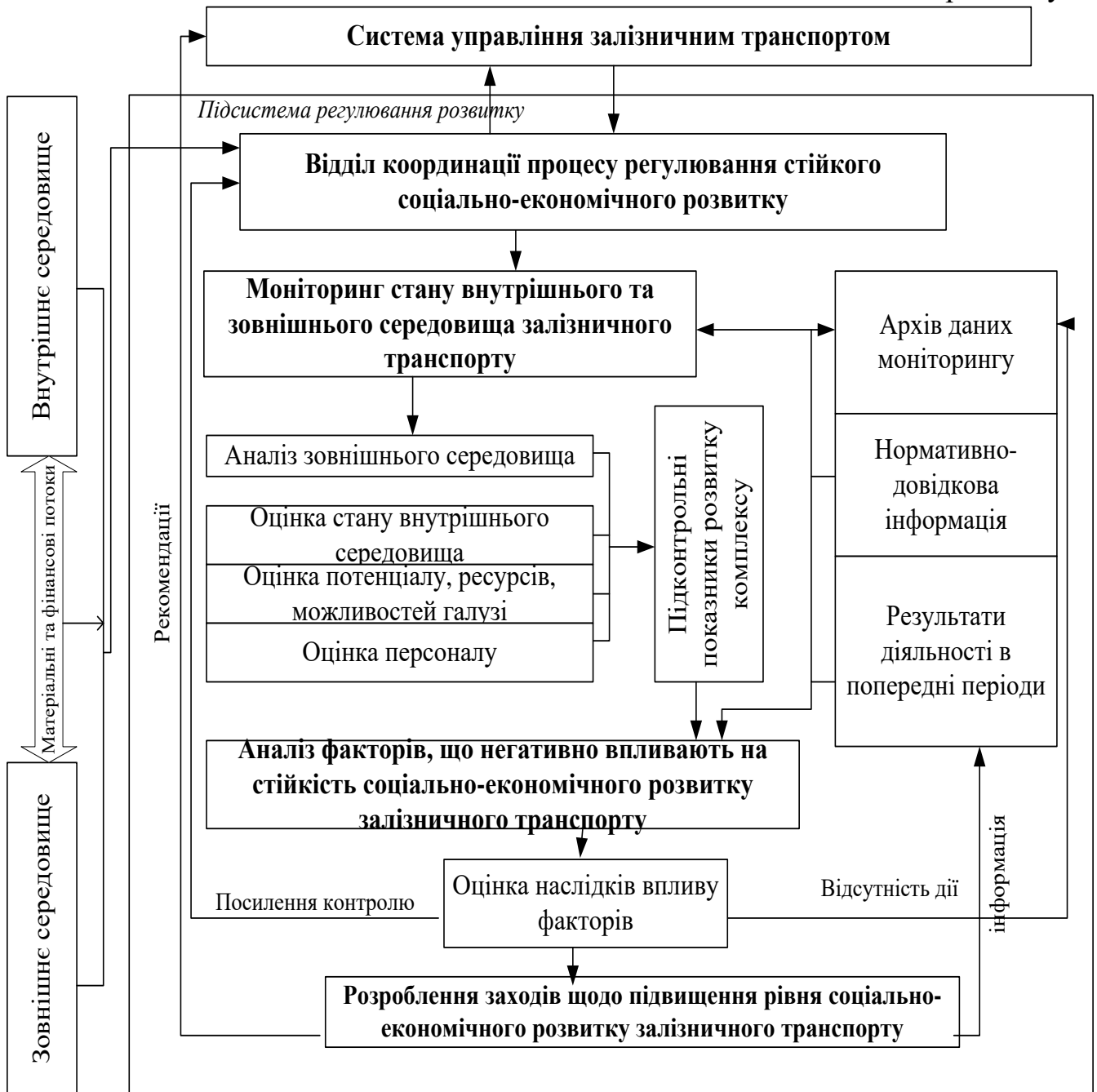


Рис. 10. Схема регулювання стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту

Основи концепції забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, визначення соціального капіталу галузі, його структури, механізму забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку дозволило визначити шляхи забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку, орієнтованих на соціальну складову розвитку галузі. Однак на ряду з соціальною складовою соціально-економічного розвитку залізничного транспорту уваги

потребує визначення прогнозних показників роботи галузі, які формують економічну ефективність галузі.

У розділі 4 **«Методологічні основи прогнозування рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України»** обґрунтовано необхідність використання наукового прогнозу як інструменту підвищення рівня стійкого соціально-економічного розвитку галузі, досліджено основні методи прогнозування та їх особливості, запропоновано методичний підхід до визначення прогнозних значень основних показників роботи залізниць України, який дозволив спрогнозувати обсяги вантажних і пасажирських перевезень до 2020 р.

Визначення організаційно-економічних заходів щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України потребує визначення прогнозних значень основних показників. Крім того, стійкий соціально-економічний розвиток неможливий без прогнозування перспектив розвитку, передбачення майбутнього. Потреба визначення основних цілей подальшого розвитку галузі, забезпеченості ресурсами, обґрунтування напрямків соціально-економічної, технічної стратегій, передбачення наслідків рішень, що приймаються, обумовили необхідність визначення наукового прогнозу як інструменту підвищення рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

На підставі дослідження основних методів прогнозування, визначення їх особливостей, переваг і недоліків автором доведено необхідності розроблення нового методу прогнозування, який спроможний врахувати весь спектр факторів, що впливають на основні показники роботи залізничного транспорту, які формують рівень його розвитку.

До основних факторів, під впливом яких формуються основні показники роботи залізничного транспорту (обсяги вантажних, пасажирських перевезень), автором було віднесено темпи зростання валового внутрішнього продукту, виробництва основних видів продукції промисловості, сільського господарства, лісопереробної та інших секторів економіки країни, товарообміну між країнами Європи та Азії, доходу населення, рівня безробіття, чисельності населення країни та частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Запропоновано новий методичний підхід до визначення прогнозних значень основних показників роботи залізниць України, який базується на визначенні основних зв'язків і залежностей обсягів перевезень і визначених факторів на підставі побудови багатфакторної моделі, яка матиме вигляд:

- для вантажних перевезень:

$$z = 27,3808 - 0,0728 \cdot x_1 + 0,8255 \cdot x_2 + 0,4831 \cdot x_3, \quad (1)$$

де z – темпи зростання обсягу вантажних перевезень;

x_1 – темпи зростання валового внутрішнього продукту;

x_2 – темпи зростання обсягів товарообміну між Європою та Азією;

x_3 – темпи зростання частки ринку, яку займає залізничний транспорт на ринку транспортних послуг;

- для пасажирських перевезень:

$$z' = 110,6955 + 0,0731 \cdot x_1' - 0,1165 \cdot x_2' + 0,0975 \cdot x_3' - 0,043 \cdot x_4', \quad (2)$$

де z' – темпи зростання обсягу вантажних перевезень;

x_1' – темпи зростання доходів населення;

x_2' – темпи зростання рівня безробіття;

x_3' – темпи зростання чисельності населення;

x_4' – темпи зростання частки ринку, яку займає залізничний транспорт на ринку транспортних послуг.

Після визначення впливу за допомогою нелінійних моделей прогнозування розраховуються прогнозні значення обсягів перевезень.

Відповідно до обраної моделі визначаємо песимістичні, середні та оптимістичні значення:

а) вантажних перевезень:

песимістичні: $y_t = 82,21246 + (-0,05656) \cdot t + 0,333654 \cdot t^2$;

середні: $y_t = 100,6011 + (-0,05656) \cdot t + 0,333654 \cdot t^2$;

оптимістичні: $y_t = 109,368 + (-0,05656) \cdot t + 0,333654 \cdot t^2$;

б) пасажирських перевезень:

песимістичні: $y_t = 96,40842 + 0,53058 \cdot t + 0,464908 \cdot t^2$,

середні: $y_t = 99,045 + 0,53058 \cdot t + 0,464908 \cdot t^2$,

оптимістичні: $y_t = 100,0164 + 0,53058 \cdot t + 0,464908 \cdot t^2$.

Використання такого підходу до визначення прогнозних значень показників роботи залізниць України дозволило максимально врахувати вплив основних факторів і рівень їх залежності від показників, що досліджуються, та сприяє прийняттю оптимальних управлінських рішень щодо напрямків розвитку залізничного транспорту.

На підставі запропонованого підходу в дисертації було побудовано песимістичний, середній та оптимістичні прогнози обсягів вантажних і пасажирських перевезень (рис. 11, 12). Навіть за умов песимістичного сценарію розвитку об'єктів дослідження вантажні та пасажирські перевезення мають тенденції до зростання. Це, в свою чергу, підтверджує необхідність прийняття ефективних рішень щодо подальшого розвитку залізничного транспорту,

забезпечення ефективної діяльності інфраструктури, що сприятиме стійкому соціально-економічному розвитку залізничного транспорту.

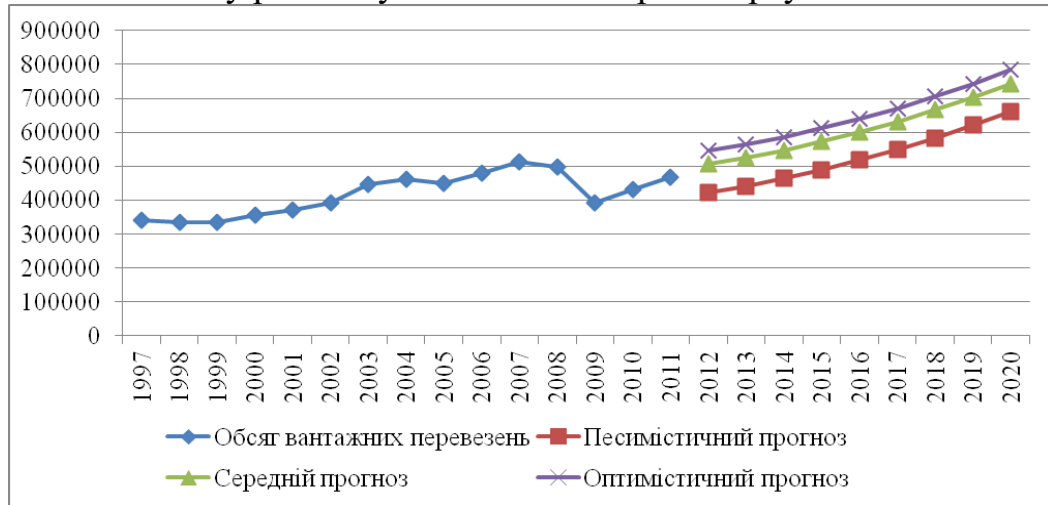


Рис. 11. Прогноз обсягів вантажних перевезень на 2012-2020 рр., тис. т

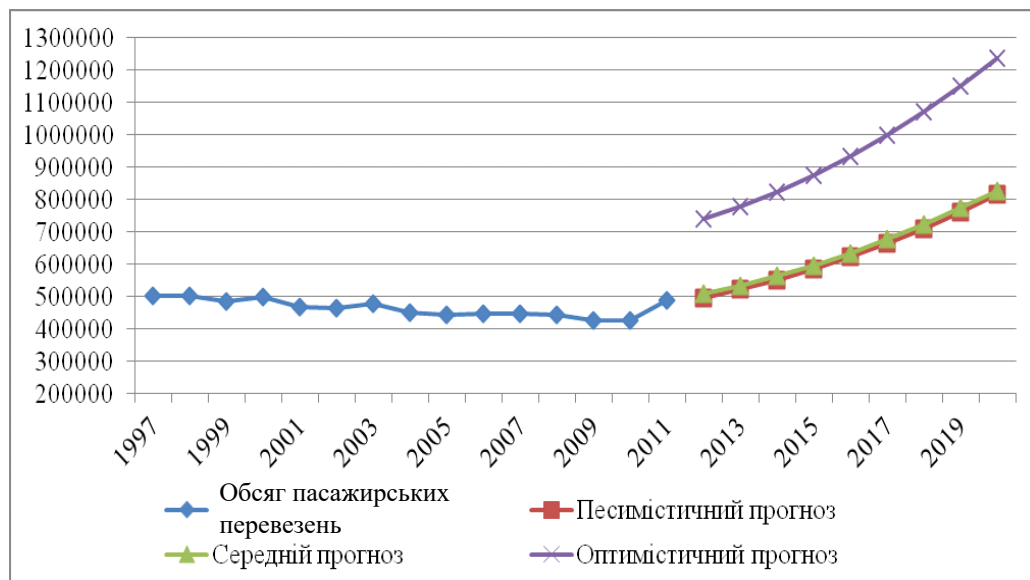


Рис. 12. Прогноз обсягів пасажирських перевезень на 2012-2020 рр., тис. пас

Результати проведеного прогнозування показали позитивні тенденції змін обсягів роботи залізниць країни, однак для забезпечення їх стійкого соціально-економічного розвитку, відстоювання своїх позицій на ринку транспортних послуг у сучасних умовах реформування та загострення конкуренції особливої уваги потребує інфраструктурна забезпеченість залізничного транспорту, шляхи підвищення її ефективності.

У розділі 5 «Інфраструктурна забезпеченість стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України» обґрунтовано доцільність розгляду ефективності інфраструктури залізниць як складової соціально-економічного розвитку галузі, запропоновано методичний підхід до

розрахунку експлуатаційних витрат ділянок залізниць з малим обсягом роботи, складено прогноз показників роботи неефективних ділянок залізниць України.

Дослідження основних проблем залізничного транспорту, виявлення можливих напрямків забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту дозволило на ряду з необхідністю відтворення соціального капіталу галузі виділити місце інфраструктурного забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку.

Інфраструктурна забезпеченість залізничного транспорту, у тому числі забезпеченість ефективного функціонування малодіяльних ділянок залізниць, впливає не лише на стійкий соціально-економічний розвиток галузі в аспекті економічного розвитку, а і носить загальнодержавний характер, оскільки такі ділянки розміщені в так званих депресивних регіонах, де обмежена кількість робочих місць, великий рівень безробіття, низька підприємницька активність, доходи на душу населення значно нижчі за середнє значення цього показника в цілому для економіки. Для таких регіонів забезпечення транспортного обслуговування є однією з головних умов економічного зростання. Однак утримання неефективної інфраструктури, яка тільки по Південній залізниці сягає близько 60 %, для залізничного транспорту обертається зменшенням прибутків, що негативно впливає на стійкий соціально-економічний розвиток галузі.

На підставі дослідження ефективності використання та експлуатації інфраструктури залізниць, міжнародного досвіду в галузі забезпечення ефективності використання інфраструктури автором запропоновано концептуальний підхід до визначення критерію ефективності інфраструктури залізниць, який базується на визначенні ефективності кожної ділянки, розрахунку точки беззбитковості, характерної для кожної ділянки залізниць, що дозволяє визначити обсяги перевезення, необхідні для забезпечення ефективності, рентабельності даних ділянок і сприяє визначенню заходів щодо раціоналізації експлуатації неефективних ліній, залучення вантажо- і пасажиропотоків.

Досліджуючи світовий досвід у галузі підвищення ефективності інфраструктури залізниць, у тому числі Європи, Америки, Росії, було визначено основні шляхи підвищення ефективності інфраструктури залізниць України, до яких слід віднести диференційований підхід до формування тарифів; зміну форм власності; застосування спеціального рухомого складу; переведення на денну роботу; застосування спрощеної диспетчерської централізації; реконструкцію ділянок.

Запропоновано методичний підхід до розрахунку витрат на утримання та експлуатацію ділянок з малим обсягом роботи, який сприяє виявленню нераціонального використання основних фондів залізниць, визначенню їх резервів. Відповідно до запропонованого підходу витрати на експлуатацію окремої ділянки визначаються за формулою

$$Z_i = Z_{\text{заг. } i} + Z_{\text{аб. } i} + Z_{\text{дц } i} + Z_{\text{ел. } i} + Z_{\text{ваг. } i} + Z_{\text{лок. } i} + Z_{\text{ст. } i} + Z_{\text{ГК } i}, \quad (3)$$

де $Z_{\text{заг}_i}$ – загальні для всіх категорій поїздів витрати, пов'язані з наданням нитки графіка в розрахунку на один поїзд (без урахування витрат господарства колії, витрат на поточне утримання й обслуговування пристроїв автоблокування і диспетчерської централізації), наприклад витрати, пов'язані з прийманням і відправленням поїздів на станціях;

$Z_{\text{аб}_i}$ – витрати на поточне утримання й обслуговування пристроїв автоблокування в розрахунку на один поїзд;

$Z_{\text{ел}_i}$ – витрати, пов'язані з забезпеченням електровозів електроенергією для тяги поїздів на електрифікованих ділянках;

$Z_{\text{ваг}_i}$ – витрати вагонного господарства;

$Z_{\text{лок}_i}$ – витрати локомотивного господарства;

$Z_{\text{гк}_i}$ – витрати господарства колії, пов'язані з наданням нитки графіка;

$Z_{\text{дц}_i}$ – витрати на поточне утримання й обслуговування пристроїв диспетчерської централізації в розрахунку на один поїзд;

$Z_{\text{ст}_i}^{\text{вант}}$ – витрати, пов'язані з обслуговуванням одного вантажного поїзда на станціях ділянки.

Особливу увагу пропонується приділяти витратам господарства колії, пов'язаним з наданням нитки графіка та визначати їх так:

$$Z_{\text{гк}_i} = Z_{\text{гк}_i}^{\text{зал}} + Z_{\text{гк}_i}^{\text{незал}}, \quad (4)$$

$$Z_{\text{гк}_i}^{\text{зал}} = \frac{Z_{\text{рік}_i}^{\text{зал}} \cdot L_i}{365 \cdot L \cdot N_j} \cdot \frac{\bar{P}_{\text{д}_j}}{\bar{P}_{\text{дн}}}, \quad (5)$$

$$Z_{\text{гк}_i}^{\text{незал}} = \frac{Z_{\text{рік}_i}^{\text{незал}} \cdot L_i}{365 \cdot L \cdot N_{\text{ф}_i}}, \quad (6)$$

де $Z_{\text{гк}_i}^{\text{незал}}$ – витрати господарства колії на надання нитки графіка, не залежні від вантажонапруженості ділянки, швидкості руху поїзда і його маси;

$Z_{\text{гк}_i}^{\text{зал}}$ – витрати господарства колії на надання нитки графіка, залежні від вантажонапруженості ділянки, швидкості руху поїзда і його маси;

$Z_{\text{рік}_i}^{\text{зал}}$ – щорічний розмір витрат господарства колії в частці, залежній від вантажонапруженості ділянки, швидкості руху поїзда і його маси, у середньому по Україні;

N_j – кількість поїздів j -ї категорії, що проходять у середньому за добу даною колією;

$N_{\text{ф}_i}$ – фактична кількість поїздів, що проходять по ділянці;

L_i – експлуатаційна довжина залізничної колії;

$\bar{P}_{дн}$ - середньозважане значення динамічного навантаження на вісь рухомого складу, що відповідає умовам визначення граничних норм обсягів перевезень між капітальними ремонтами верхньої будови колії;

$\bar{P}_{дj}$ – середньозважане значення динамічного навантаження на вісь для j-ї групи поїздів зі встановленим навантаженням на вісь рухомого складу і швидкістю руху.

На основі запропонованого методичного підходу було розраховано загальні витрати на утримання та експлуатацію ділянки Мерефа – Зміїв Південної залізниці, розмір яких склав 2216,09 тис. грн на рік та визначено кількість пар поїздів, що забезпечують беззбиткову роботу ділянки.

З метою визначення подальших тенденцій ефективності інфраструктури в роботі було побудовано прогноз показників роботи неефективних ділянок залізниць, відповідно до якого обсяги робіт на таких ділянках, як Красноград – Мерефа, Харків Балашовський – Основа, Харків-Левада – Основа, будуть суттєво скорочені, а на ділянках Харків-Товарний – Харків-Сортувальний, Мерефа – Красноград, Покотилівка – Основа, Мерефа – Зміїв, Шпаківка – Баварія, Ілек-Пеньків – Баси, Лохвиця – Гадяч, Куп'янськ – Нежеголь, Занки – Коробочкине взагалі припинені. Однак дані ділянки несуть соціальну ефективність, тому їх закриття не є доцільним. Для визначення оптимальних шляхів інфраструктурної забезпеченості стійкого соціально-економічного розвитку необхідним є визначення організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання інфраструктури залізниць, які дозволять забезпечити стійкий соціально-економічний розвиток галузі та підвищити соціальну ефективність галузі.

У розділі 6 **«Рекомендації щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України»** визначено шляхи підвищення рівня інфраструктурної забезпеченості соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, обґрунтовано доцільність впровадження організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання інфраструктури залізниць.

Одним із найважливіших елементів стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту в аспекті економічної ефективності є його інфраструктура, яка на сьогоднішній день неефективна. Прогнозування основних показників роботи залізниць, обсяги вантажних і пасажирських перевезень, які були виконані в дисертаційній роботі, дають можливість стверджувати, що обсяги перевезень будуть зростати, тому особливу увагу слід приділити саме інфраструктурній забезпеченості залізниць. Правильний розподіл транспортних потоків, ефективне використання всіх ліній, у тому числі і неефективних, дозволить в повній мірі використати транспортний потенціал галузі.

Запропоновано підхід до визначення організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання інфраструктури залізниць (рис. 13), які сприятимуть забезпеченню стійкого соціально-економічного розвитку за рахунок зменшення фінансового навантаження щодо утримання та експлуатації таких ділянок на залізниці та державу. В якості організаційно-економічних методів

забезпечення інфраструктури залізниць пропонується застосування малопотужного рухомого складу, спрощення системи диспетчерської централізації, перехід на сезонну роботу, закриття неефективних ділянок, реконструкція неефективної інфраструктури (із заміною залізничної колії на автошлях), диференціація тарифів, передача в концесію.



Рис. 13. Підхід до визначення організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання інфраструктури залізниць

Південна залізниця налічує понад двадцять ділянок з низьким обсягом роботи, які потребують впровадження заходів щодо підвищення їх ефективності. На прикладі ділянки Лохвиця – Гадяч Полтавського відділення було визначено економічну ефективність:

- переведення ділянки на сезонний режим роботи – експлуатаційні витрати перевищують доходи по ділянці і зростають більшими темпами, створюючи тим самим значне зростання збитків по ділянці, які в сукупності у 2059 р. становитимуть 40159,31 млн грн;

- реконструкції ділянки в автомобільний шлях, що не є доцільним, оскільки в районі тяжіння ділянки знаходиться територіальний автошлях III класу, а також досить велика кількість місцевих автомобільних шляхів;

- закриття ділянки – необхідно провести демонтажні роботи на ділянці, розрівняти земляне полотно та з метою залучення додаткових коштів здати рейки в металобрухт. Економічний ефект від даного заходу складе 1746,85 тис. грн. Пасажирські перевезення на даній ділянці доцільно виконувати власним транспортом залізниці по вже існуючій автомобільній мережі або залучити приватних перевізників.

На підставі розрахунку економічної ефективності організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання інфраструктури залізниць автором запропоновано ділянки Мерефа – Зміїв, Мерефа – Буди, Ромни – Бахмач, Куп'янськ – Сватове, Занки – Коробочкине, Бурти – Рубльовка, Шлюзи – Редути, Кременчук – В. Каховка, Куп'янськ Південний – Вовчанськ передати в концесію органам самоврядування, промисловим підприємствам; на ділянках Баси – Пушкарне, Прилуки – Ніжин, Прилуки – Бахмач, Кирилівка – Охтирка, Боромля – Лебединська, Гребенниківка – Низи, Недогарки – Лівобережна, Лохвиця – Гадяч провести реконструкцію ділянок в автомобільний шлях, який залишатиметься в підпорядкуванні залізниці.

У роботі виконано розрахунок соціального економічного ефекту від подальшого використання малодіяльних ділянок залізниць, а точніше від їх збереження в експлуатації. На рис. 14 наведено загальний соціальний ефект у відносному вираженні від функціонування малодіяльних ділянок.

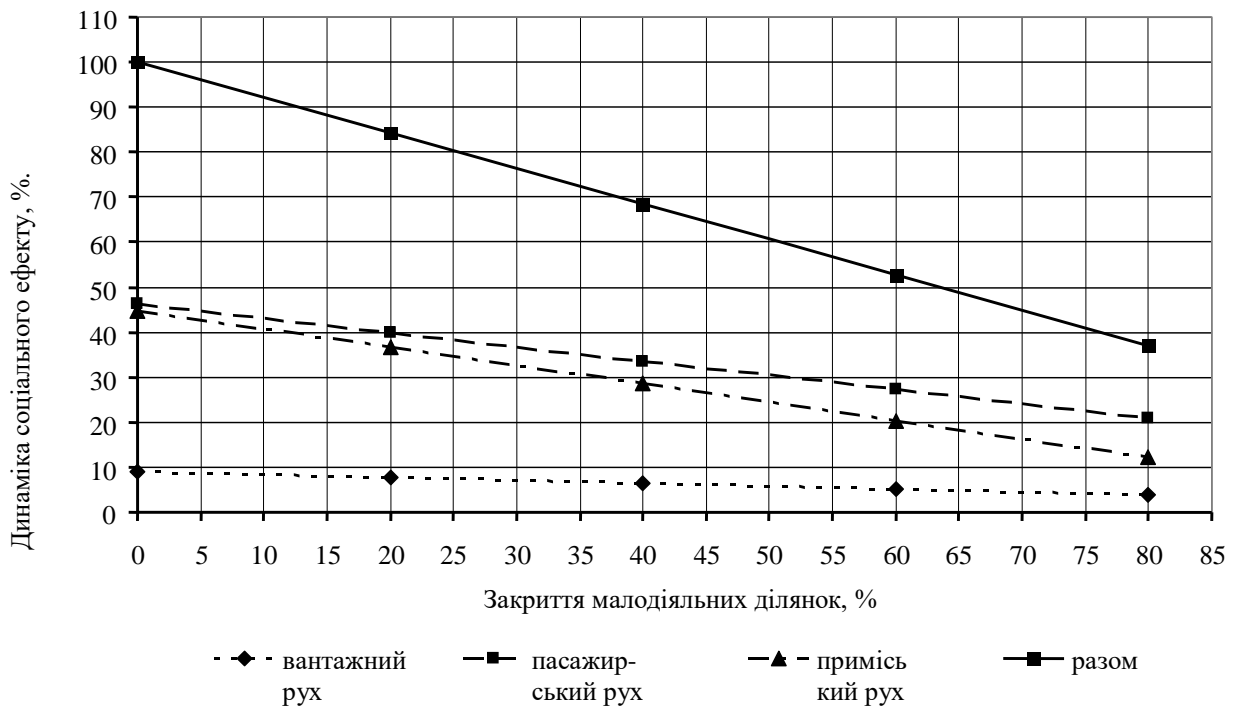


Рис. 14. Загальний соціальний ефект функціонування малодіяльних ділянок

На підставі розрахунку економічної та соціальної ефективності заходів, направлених на інфраструктурну забезпеченість стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, було визначено організаційно-економічні методи вирішення проблем неефективності інфраструктури Донецької та Одеської залізниці.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та подано авторський підхід до вирішення наукової проблеми – забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту в умовах реформування галузі та загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Результати дослідження є підставою для таких висновків:

1. Забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку вимагає розуміння сутності понять «стійкий розвиток», «соціально-економічний розвиток». Виділено три групи визначень стійкого розвитку на основі систематизації його трактувань, дослідження діалектичної сутності стійкого соціально-економічного розвитку. Визначено недоліки соціальної та економічної політики країни, значення та місце залізничного транспорту в системі соціально-економічного розвитку, що обумовило необхідність визначення стратегічної мети подальшого стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту. В якості такої мети запропоновано

формування самодостатнього типу відтворення цілісної системи господарювання залізничного транспорту, який активізує внутрішній потенціал галузі та дозволить вивести її на якісно новий рівень стійкого соціально-економічного розвитку.

2. Визначено основні проблеми розвитку сучасного залізничного транспорту України: малий ступінь використання геополітичного положення України; застаріла структура ринку транспортних перевезень; нераціональна політика держави стосовно величини дивідендів; неможливість входження в єдиний транспортний простір Європи; прогресуюче старіння основних фондів і рухомого складу; неможливість впровадження нових видів перевезень, технологій, будівництва та реконструкції; дефіцит інвестиційних коштів. Виявлено фактори зовнішнього середовища, які можуть впливати на рівень його розвитку, а систематизація факторів дозволила визначити розвиваючі та деградуючі фактори, які впливають на стійкий соціально-економічний розвиток галузі та формують пріоритетність ліквідації факторів деградування залізничного транспорту.

3. На основі аналізу сучасного стану залізничного транспорту країни та факторів, що впливають на рівень розвитку галузі, умови реформування та загострення конкуренції на ринку транспортних перевезень визначено стратегічні пріоритети формування стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, на підставі яких було сформовано цільову модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, визначено її складові. Основне завдання моделі полягає в забезпеченні належного рівня соціального та економічного розвитку працівників галузі, а реалізація поставлених завдань виконується на принципах самодостатності цілісної системи відтворення залізничного транспорту, забезпеченості збалансованості соціального та економічного розвитку, узгодженості всіх елементів соціально-економічного розвитку та отримання синергетичного ефекту.

4. Визначено економічну, технічну, соціальну, екологічну функціональні складові стійкого соціально-економічного розвитку як залізничного комплексу в цілому, так і кожного окремого підприємства залізничного транспорту, відповідно до основних напрямків формування, умов і принципів розробленої моделі стійкого соціально-економічного розвитку. Запропоновано методичний підхід до оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, в основу якого покладено систему показників розвитку залізничного транспорту. Така методика та система показників дозволяє точніше оцінити всі аспекти розвитку залізничного транспорту.

5. Визначено, що основою забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, ефективного розвитку людського капіталу є соціальний капітал галузі, поняття якого, на відміну від існуючих, враховує не лише зв'язки між працівниками або клієнтами, а й всі можливі соціально-економічні відносини суб'єктів, що беруть участь у процесах функціонування залізничного транспорту, відповідно до встановлених норм, правил, цінностей галузі та надає

можливість виявити соціальний капітал залізничного транспорту, який заснований на довірі, організаційному, морально-етичному та культурному розвитку галузі.

6. Доведено, що відтворення та розвиток соціального капіталу залізничного транспорту є ядром стійкого соціально-економічного розвитку галузі, яке потребує інвестування як матеріального, так і психологічного характеру. Обґрунтовано доцільність створення Центру розвитку соціального капіталу залізничного транспорту, який на принципах розбудови соціальних мереж, соціальної інфраструктури, морально-етичних норм поведінки, положень організаційної культури координуватиме та контролюватиме необхідні напрямки розвитку соціального капіталу залізничного транспорту України.

7. Необхідність формування основних положень концепції забезпечення розвитку залізничного транспорту обумовлено проблемами забезпечення його стійкого соціально-економічного розвитку. На підставі визначення механізмів забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі державного та галузевого рівнів запропоновано механізм забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України.

8. Обґрунтовано необхідність адаптації залізничного транспорту до вимог ринку через змінюваність зовнішнього середовища, прискорення глобалізаційних процесів, загострення конкурентної боротьби на ринку перевезень шляхом удосконалення системи його регулювання, що базується на створенні підсистеми регулювання з відділом координації розвитку як головного, яка сприятиме реалізації заходів щодо підвищення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

9. Удосконалення інфраструктурного забезпечення процесу перевезень залізницями України є необхідною складовою стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України. Доведено доцільність віднесення до монопольної складової стійкого соціально-економічного розвитку, що дозволить визначити основні проблеми в монопольному секторі залізничного комплексу та впроваджувати заходи щодо їх ліквідації, оскільки інфраструктура залізничного транспорту відповідно до умов реформування галузі залишається в державній власності.

10. Доведено, що визначення заходів щодо організаційно-економічного забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку потребує використання такого інструменту, як науковий прогноз, який дає можливість за рахунок виявлення закономірностей розвитку, економічних законів отримати інформацію про майбутнє, визначити стратегічні цілі подальшого розвитку галузі, забезпеченість ресурсами, обґрунтувати напрямки соціально-економічної, технічної стратегій, напрямки підвищення ефективності економічної складової стійкого соціально-економічного розвитку залізниць.

11. Дослідження методів прогнозування та особливостей формування основних показників роботи залізниць сприяло розробленню нового методичного підходу до визначення прогнозних значень обсягів перевезень залізниць України,

який враховує вплив таких основних факторів: валовий внутрішній продукт, обсяги виробництва в промисловості, сільському господарстві та інших секторах економіки країни, обсяги товарообміну між країнами Європи та Азії, чисельність населення, рівень його доходу, безробіття. На підставі нового методичного підходу було побудовано песимістичний, середній та оптимістичні прогнози вантажних та пасажирських перевезень до 2020 р.

12. На основі аналізу проблем інфраструктурної забезпеченості залізниць Сполучених Штатів Америки, Канади, Швеції, Німеччини, Австрії, Франції та інших країн виділено основні положення щодо оцінки ефективності використання інфраструктури, виявлено основні проблеми нераціонального використання інфраструктури залізниць України та в якості критерію ефективності визначено такий критерій, як точка беззбитковості, яка повинна розраховуватися для кожної ділянки залізниць окремо.

13. Визначення інфраструктурної забезпеченості стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту в аспекті ефективності використання збиткової інфраструктури базується на визначенні витрат на утримання та експлуатацію ділянок з малим обсягом роботи. Запропоновано методичний підхід щодо розрахунку витрат на утримання та експлуатацію таких ділянок, до яких входять витрати, пов'язані з використанням локомотивів і вагонів, з поточним утриманням й обслуговуванням пристроїв диспетчерської централізації, автоблокування, витрати господарства колії, пов'язані з наданням нитки графіка, витрати, пов'язані з обслуговуванням одного поїзда на станціях ділянки. Цей підхід дає можливість проаналізувати витрати залізниць, виявити резерви та запропонувати заходи щодо підвищення ефективності інфраструктури залізниць.

14. Запропоновано організаційно-економічні методи забезпечення ефективності інфраструктури залізниць України: застосування малопотужного рухомого складу, спрощення системи диспетчерської централізації, перехід на сезонну роботу, реконструкція залізничного полотна в автомобільне, передача в концесію органам самоврядування або промисловим підприємствам, що сприятиме забезпеченню соціально-економічного розвитку за рахунок зменшення фінансового навантаження щодо утримання та експлуатації нерентабельних ділянок на залізниці. Розраховано економічну ефективність визначених заходів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Зоріна, О. І. Методологічні аспекти формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України [Текст] : монографія / О. І. Зоріна. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 360 с.

2. Зоріна, О. І. Забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України [Текст]: монографія / О. І. Зоріна. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 307 с.

Статті в наукових фахових виданнях

3. Зорина, Е. И. Развитие железнодорожного транспорта Украины (Оценка и прогнозирование) [Текст] / Е. И. Зорина, Е. И. Балака, Н. М. Колесникова и др. // Бизнес – информ. – Х. : АО «Бизнес - информ». – 1999. – № 15 – 16 (259 – 260). – С. 107 – 109.

4. Зоріна, О.І. Тенденції розвитку залізничних перевезень у провідних країнах світу [Текст] / О. І. Зоріна, Є. І. Балака, Н. М. Колесникова та ін. // Залізничний транспорт України – К. : ДП «Такі справи». – 2000. – №1. – С. 22 – 23.

5. Зоріна, О. І. Дослідження можливості підвищення ефективності роботи малодіяльних ділянок залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // Зб. наук. праць: серія «Загальноекономічні аспекти». – Х. : УкрДАЗТ, 2004. – Вип. 60. – С. 170 – 174.

6. Зоріна, О. І. Продукція та робота транспорту [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2004. – № 7. – С. 105 – 106.

7. Зоріна, О. І. Ефективність удосконалення організації технічного і комерційного огляду вантажних потягів [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2005. – № 11. – С. 116 – 120.

8. Зоріна, О. І. Управління ефективністю функціонування залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник ХНУ ім. Каразіна «Стратегія економічного розвитку України: тенденції, пріоритети, перспективи». – Х. : ХНУ ім. Каразіна, 2006. – № 754. – С. 139 – 142.

9. Зоріна, О. І. Обґрунтування критеріїв оцінки монополізації залізничного транспорту з урахуванням його специфіки [Текст] / О. І. Зоріна, В. Л. Дикань // Вісник ХНУ ім. Каразіна «Стратегія і динаміка відтворення основних фондів: тенденції, аспекти моделі економічного розвитку». – Х. : ХНУ ім. Каразіна, 2009. – № 840. – С. 18 – 21.

10. Зоріна, О. І. Оцінка рівня монополізації залізничного транспорту в сфері вантажних перевезень [Текст] / О. І. Зоріна // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту : серія «Економіка і управління». – К. : ДЕГУТ, 2009. – Вип. 13. – С. 117 – 121.

11. Зоріна, О. І. Оцінка реального ступеня монополізації залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – Вип. 26. – С. 25 – 28.

12. Зоріна, О. І. Методичні підходи до визначення малодіяльності залізничних ділянок [Текст] / О. І. Зоріна // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту : серія «Економіка і управління». – К. : ДЕГУТ, 2010. – С. 196 – 199.

13. Зоріна, О. І. Поняття та сутність «самодостатності» економічних систем [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 33. – С. 85 – 87.
14. Зоріна, О. І. Перспективи розвитку міжнародного залізничного туризму в Україні [Текст] / О. І. Зоріна // Вагонний парк. – 2011. – № 3. – С. 4 – 6.
15. Зоріна, О. І. Використання залізничних ділянок з малими обсягами перевезень у провідних країнах світу [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 34. – С. 178 – 180.
16. Зоріна, О. І. Концепція системного підходу до реформування залізничного транспорту України [Текст] / О. І. Зоріна, М. І. Данько, Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – К., 2011. – С. 6– 8.
17. Зоріна, О. І. Організаційно-економічні методи забезпечення ефективності використання ділянок залізниць з малими обсягами робіт [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 35. – С. 61 – 63.
18. Зоріна, О. І. Комплексне сервісне обслуговування пасажирів як напрям підвищення якості транспортних послуг [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 36. – С. 263 – 268.
19. Зоріна, О. І. Аспекти реформування системи залізничного транспорту України [Текст] / О. І. Зоріна, Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту : серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2011. – Вип. 18. – Ч. I. – С. 33 – 40.
20. Зоріна, О. І. Діалектична сутність поняття стійкого соціально-економічного розвитку [Текст] / О. І. Зоріна // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту : серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 19. – С. 247 – 253.
21. Зоріна, О. І. Модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 37. – С. 117–124.
22. Зоріна, О. І. Комплексний підхід до визначення прогнозних значень основних показників роботи залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 38. – С. 304 – 308.
23. Зоріна, О. І. Функціонально-вартісний аналіз як форма системного підходу при створенні програми реформування залізничного транспорту України [Текст] / О. І. Зоріна, М. І. Данько, Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – К., 2012. – № 1. – С. 21 – 24.
24. Зоріна, О. І. Визначення поняття «соціальний капітал залізничного транспорту» та його структура [Електронний ресурс] / О. І. Зоріна // Проблеми системного підходу в економіці : електронне наукове видання. – К.: Нац. авіац. ун-т, 2012. – С. 1 – 9. – Режим доступу: URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/index.html/2012_3/Zorina_312.htm/ – Загол. з екрану.

25. Зоріна, О. І. Інвестування відтворення та розвитку соціального капіталу залізничного транспорту України [Текст] / О. І. Зоріна // зб. наук. праць Харківського національного аграрного унів-ту; серія «Економічні науки». – Х., 2012. – № 7. – С. 56 – 65.

26. Зоріна, О. І. Місце соціального капіталу в забезпеченні стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту [Електронний ресурс] / О. І. Зоріна // Ефективна економіка. – 2012. – № 8. – Режим доступу: URL <http://www.economy.nauka.com.ua>.

27. Зоріна, О. І. Механізм забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 39. – С. 125 – 128.

28. Зоріна, О. І. Формування системи оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України [Електронний ресурс] / О. І. Зоріна // Ефективна економіка. – 2012. – № 3. – Режим доступу: URL: http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?nomer_data=3&year_data=2012/ – Загол. з екрану.

29. Зоріна, О. І. Методи оцінки конкурентоспроможності транспортної послуги [Електронний ресурс] / О. І. Зоріна // Ефективна економіка: електронне наукове видання Дніпропетровського державного аграрного ун-ту. – 2012. – № 5. – Режим доступу: URL: http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?nomer_data=3&year_data=2012/ – Загол. з екрану.

30. Зоріна, О. І. Застосування концепції інтегрованого маркетингу на залізничному транспорті в умовах реформування галузі [Текст] / О. І. Зоріна // Бізнес-інформ. – 2012. – № 8. – С. 192 – 195.

Статті в інших виданнях

31. Зоріна, О. І. Управління собівартістю продукції на основі функціонально-вартісного аналізу [Текст] / О. І. Зоріна // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – № 4. – 2001. – С. 101- 103.

32. Зоріна, Е.И. К вопросу повышения доходности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом [Текст] / Е.И. Зорина // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Х. : УкрДАЗТ, 2005. – № 5. – С. 109 – 110.

33. Зоріна, О. І. Шляхи вирішення проблеми малодіяльних ділень [Текст] / О. І. Зоріна // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Х. : УкрДАЗТ, 2004. – № 4, 5. – С. 77 – 79.

34. Зоріна, Е. И. Модели обеспечения «самодостаточности» железнодорожного транспорта [Текст] / Е. И. Зорина // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – № 5. – С. 150 -152.

35. Зоріна, О. І. Методичні підходи до аналізу виробничо-фінансової діяльності дистанції сигналізації та зв'язку [Текст] / О. І. Зоріна // Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. – № 84. – С. 175 – 184.

36. Зоріна, О. І. Концептуальні підходи щодо оцінки доцільності функціонування малодіяльних ділянок залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // 36. наук. праць Української державної академії залізничного транспорту. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 129. – С. 278 – 279

Матеріали конференцій і тези доповідей

37. Зоріна, О. І. Підвищення ефективності роботи малодіяльних ділянок на залізничному транспорті [Текст] / О. І. Зоріна // Стратегія розвитку України до 2010 року. – Міжрегіональна науково-практична конференція (17-18 листопада 1999 р.): Тези доповідей.. – Х. : УАДУ, 1999. – С. 69 – 71.

38. Зоріна, О.І. Розвиток залізничного транспорту провідних країн в умовах НТР [Текст] / О. І. Зоріна, Є. І. Балака, Н. М. Колесникова та ін. // Стратегія розвитку України до 2010 року. – Міжрегіональна науково-практична конференція: Тези доповідей. – Х. : УАДУ (ХФ), 2000. – С. 71 – 73.

39. Зорина, Е. И. Исследование возможности повышения эффективности работы малоделятельных участков железных дорог [Текст] / Е. И. Зорина // Проблемы экономики транспорта. – I Міжнародна наукова конференція : Тези доповідей. – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2001. – С. 45.

40. Зорина, Е. И. Прогноз развития железнодорожного транспорта Украины в условиях формирования рыночных отношений [Текст] / Е. И. Зорина // Тези доп. 5-ї Міжнар. наук. конф. (25–27 вересня 2001 р.). – Львів: Центр Транс. Мед, 2001. – С. 2 - 3.

41. Зоріна, О. І. Функціонально–вартісний аналіз як апарат для удосконалення організаційної структури залізничних перевезень [Текст] / О. І. Зоріна // Проблемы экономики транспорта. II Міжнародна наукова конференція : Тези доповідей. – Дніпропетровськ: : Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2002. – С. 101–102.

42. Зоріна, О. І. Світовий досвід функціонування малодіяльних ділянок залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // Проблемы экономики транспорта. III Міжнародна наукова конференція : Тези доповідей. – Дніпропетровськ: : Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2003. – С. 64 – 65.

43. Зоріна, О. І. Шляхи вирішення проблеми малодіяльних ділянок [Текст] / О. І. Зоріна // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: тези доповідей другої науково-практичної конференції (29 листопада – 1 грудня 2004 р., м. Київ). – К. : КУЕТТ, 2004. – С. 77.

44. Зоріна, О. І. Проблеми функціонування малодіяльних ліній та шляхи їх вирішення [Текст] / О. І. Зоріна // Проблеми економіки транспорту. – IV Міжнародна наукова конференція (28-29 квітня 2005 р., м. Дніпропетровськ) : тези доповідей. – Дніпропетровськ: Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2005. – С. 135 – 136.

45. Зоріна, О. І. Підвищення пропускної спроможності залізниць в умовах конкуренції на ринку транспортних перевезень [Текст] / О. І. Зоріна // Матеріали 6-ї

Міжнар. міждисциплінарної наук.-практ. конф. (30 квітня – 9 травня 2005 р.). – Алушта; Х.: Українська Асоціація «Жінки в науці та освіті»: Харківський національний ун-т ім. В.Н. Каразіна, 2005. – С. 45.

46. Зоріна, О. І. Економічний аспект підвищення безпеки руху на залізничному транспорті [Текст] / О. І. Зоріна // Перспективні системи управління на залізничному, промисловому і міському транспорті : матеріали 18-ї Міжнародної наук.-практ. конф. - Х. : УкрДАЗТ, 2005. – № 5. – С. 104 – 105.

47. Зоріна, О. І. Дослідження можливості підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту [Текст] / О. І. Зоріна // Дослідження та оптимізація економічних процесів. Оптимум – 2006. - V Міжнародна науково-практична конференція (23-24 листопада 2006 р., м. Харків) : тези доповідей. - Х.: ХТУ «ХП», 2006. – С. 138 – 139.

48. Зорина, Е. И. Эффективность ускорения доставки грузов ж/д транспортом в обеспечении экономического роста [Текст] / Е. И. Зорина // Проблемы экономики транспорта. - V Міжнародна наукова конференція (27-28 квітня 2006 р., м. Дніпропетровськ) : тези доповідей. – Дніпропетровськ: Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2006. – С. 37.

49. Зорина, Е. И. Роль железнодорожного транспорта в ускорении оборачиваемости оборотных средств [Текст] / Е. И. Зорина // Проблемы экономики та управління на залізничному транспорті: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (20-22 червня 2006 р., м. Судак). – К. : ЕКУЗТ, 2006. – С.45 – 46.

50. Зоріна, О. І. Шляхи зниження експлуатаційних витрат залізниць в сучасних умовах [Текст] / О. І. Зоріна // Проблеми економіки транспорту. - V Міжнародна наукова конференція (27-28 квітня 2006 р., м. Дніпропетровськ) : тези доповідей. – Дніпропетровськ: Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2006. – С. 13.

51. Зоріна, О. І. Теоретичні підходи до визначення критеріїв «малодіяльності» ділянок залізниць [Текст] / О. І. Зоріна, А. В. Зорін // Проблеми економіки транспорту. – VI Міжнародна наукова конференція (26-27 квітня 2007 р., м. Дніпропетровськ): тези доповідей. – Дніпропетровськ: Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2007. – С. 55 – 56.

52. Зоріна, О. І. Теоретичні підходи до визначення ступеня монополізації залізничного транспорту [Текст] / О. І. Зоріна // Проблеми економіки транспорту. – VII Міжнародна наукова конференція (24-25 квітня 2008 р., м. Дніпропетровськ): Тези доповідей. – Дніпропетровськ: Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2008. – С. 140 – 141.

53. Зоріна, О. І. Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы III Международной научно-практической конференции (23-27 июня 2008 р., г. Судак). – К. : ЕКУЖТ, 2008. – С. 108 – 110.

54. Зоріна, О. І. Розрахунок ступеня монопольної влади залізничного транспорту [Текст] / О. І. Зоріна // Проблеми економіки транспорту. – IX Міжнародна наукова конференція (22–23 квітня 2010 р.). – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДІПТу, 2010. – С. 56.

55. Зоріна, О. І. Концептуальні підходи щодо подальшого використання нерентабельних залізничних ділянок [Текст] / О. І. Зоріна, А. В. Зорін, Є. І. Балака // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы V Международной научно-практической конференции (24 – 26 ноября 2010 г., г. Яремча). – К. : ЕКУЗТ, 2010. – С. 154.

56. Зоріна, О. І. Сегментація попиту на залізничні туристичні послуги [Текст] / О. І. Зоріна // Матеріали VII-ї Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи» (с.м.т. Коктебель). – Вісник економіки транспорту та промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – С. 82.

57. Зоріна, О. І. Розрахунок ступеня монопольної влади залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень [Текст] / О. І. Зоріна // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції (м. Судак). – К. : ДЕТУТ, 2011. – С. 120 – 122.

58. Зоріна, О. І. Проблеми розвитку ринку транспортних послуг [Текст] / О. І. Зоріна // Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи» (с.м.т. Коктебель). – Вісник економіки транспорту та промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 82 – 83.

Навчальні посібники

59. Основи економічного і соціального прогнозування [Текст]: навч. посібник з грифом Міносвіти / О. І. Зоріна, Є. І. Балака, Л. О. Балака і ін. – Х.: ХарДАЗТ. – 2001. – 77 с.

60. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті [Текст]: навч. посібник з грифом Міносвіти / О. І. Зоріна, Є. І. Балака, Н. М. Колесникова, І. М. Писаревський. – Х.: УкрДАЗТ, 2005. – 210 с.

61. Зоріна, О. І. Управління якістю транспортних послуг [Текст]: навч. посібник з грифом МОНмолодьспорту України / О. І. Зоріна, О. Г. Боровська, О. В. Сиволовська. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 163 с.

АНОТАЦІЯ

Зоріна О.І. Забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Українська державна академія залізничного транспорту, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Харків, 2012.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню та розробленню теоретико-методичних положень, методичних основ і практичних рекомендацій щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України в умовах реформування та загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень. Досліджено сутність поняття стійкий розвиток, положення соціальної та економічної політики України, місце залізничного транспорту в соціально-економічному розвитку країни, запропоновано стратегічну мету стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту; визначено стратегічні пріоритети формування стійкого соціально-економічного розвитку галузі, на підставі чого розроблено цільову модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України; систематизовано фактори, що впливають на розвиток економічної системи, та визначено фактори, що сприяють і перешкоджають стійкому соціально-економічному розвитку галузі; удосконалено методичний підхід до розрахунку рівня стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту; удосконалено поняття соціального капіталу залізничного транспорту; запропоновано підхід щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку галузі; удосконалено систему регулювання стійким соціально-економічним розвитком галузі; розроблено основи концепції забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, запропоновано механізм його забезпечення; обґрунтовано необхідність використання наукового прогнозу як інструменту механізму забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, запропоновано новий методичний підхід щодо визначення прогнозних значень основних показників роботи залізниць України; обґрунтовано доцільність розгляду ефективності використання інфраструктури залізниць як складової стійкого соціально-економічного розвитку галузі; запропоновано організаційно-економічні методи забезпечення ефективності використання інфраструктури залізниць; розроблено концептуальний підхід щодо визначення малодіяльності ділянок залізниць і методичний підхід до розрахунку витрат на утримання та експлуатацію ділянок з малим обсягом роботи.

Ключові слова: стійкий розвиток, соціально-економічний розвиток, залізничний транспорт, цільова модель стійкого соціально-економічного розвитку, соціальний капітал, малодіяльні ділянки, організаційно-економічні методи, забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку.

АННОТАЦІЯ

Зорина Е.И. Обеспечение устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Министерство образования и науки, молодежи и спорта Украины, Харьков, 2012.

Диссертационная работа посвящена исследованию и разработке теоретико-методических положений, методических основ и практических рекомендаций по обеспечению устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины в условиях реформирования и обострение конкуренции как на внутреннем, так и внешнем рынках транспортных перевозок. Исследование сущности понятия «устойчивое развитие», положений социальной и экономической политики Украины, места железнодорожного транспорта в социально-экономического развития страны позволило определить стратегическую цель устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины.

Исследование современных тенденций развития железнодорожного транспорта Украины, оценка степени его монополизации, факторов, влияющих на устойчивое социально-экономическое развитие отрасли, позволило определить стратегические приоритеты формирования устойчивого социально-экономического развития области, на основе чего была разработана целевая модель устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины. Усовершенствован методический подход к расчету уровня устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта, основанного на разработке системы показателей экономического, технологического, социального и экологического развития отрасли.

Осуществлена систематизация факторов, влияющих на развитие экономической системы, что позволило определить факторы, способствующие и препятствующие устойчивому социально-экономическому развитию железнодорожного транспорта в современных условиях.

Для определения оптимальных путей обеспечения устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины выделено инструменты государственного и отраслевого уровней развития, разработаны основы концепции обеспечения устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта, предложен механизм его обеспечения, во главе которого стоит развитие социального капитала отрасли, усовершенствована система регулирования устойчивого социально-экономического развития отрасли.

Усовершенствовано понятие социального капитала железнодорожного транспорта; предложен подход по обеспечению устойчивого социально-экономического развития отрасли, основу которого составляет создание Центра развития социального капитала железнодорожного транспорта.

Установлено, что эффективным инструментом механизма обеспечения устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта является научный прогноз. Разработан новый методический подход к определению

прогнозных значений основных показателей работы железных дорог Украины, который дает возможность определить влияние на объемы грузовых и пассажирских перевозок таких факторов, как валовой продукт, объемы товародвижения между Европой и Азией, доход населения, уровень безработицы и т. п.

Обоснована необходимость рассмотрения эффективности использования инфраструктуры железных дорог как составляющей устойчивого социально-экономического развития области, которая характеризует монопольный сектор железнодорожного транспорта Украины. Предложены организационно-экономические методы обеспечения эффективности использования инфраструктуры железных дорог, которые позволяют принимать решение о применении маломощного подвижного состава, упрощенной системы диспетчерской централизации, переходе на сезонную работу, о диверсификации тарифов, сдаче в аренду, реконструкции, закрытии неэффективных участков, что способствует обеспечению устойчивого социально-экономического развития за счет уменьшения финансовой нагрузки по содержанию и эксплуатации нерентабельных участков на железную дорогу и государство.

Для более глубокого понимания необходимости инфраструктурной обеспеченности устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта, эффективности использования инфраструктуры железных дорог разработан концептуальный подход к определению малодеятельности участков железных дорог, основу которого составляет такой критерий, как точка безубыточности. Предложен методический подход к расчету затрат на содержание и эксплуатацию участков с малым объемом работы, который позволяет определить нерациональное использование основных фондов железных дорог.

Ключевые слова: устойчивое развитие, социально-экономическое развитие, железнодорожный транспорт, целевая модель устойчивого социально-экономического развития, социальный капитал, малодеятельные участки, организационно-экономические методы, обеспечение устойчивого социально-экономического развития.

ANNOTATION

Zorina E.I. Ensuring sustainable socio-economic development of railway transport of Ukraine. – Manuscript.

Dissertation for the degree of doctor of economic sciences, specialty 08.00.03 - economics and management of the national economy. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Ministry of Education and Science, Youth and Sport of Ukraine, Kharkov, 2012.

Dissertation work is devoted to research and development of theoretical and methodological provisions, methodological bases and practical recommendations for the sustainable socio-economic development of railway transport of Ukraine in terms of

reformation and increased competition both in the domestic and external markets transport. The essence researched is the concept of sustainable development, provision of social and economic policy of Ukraine, the place of rail transport in the socio-economic development, proposed strategic goal of sustainable socio-economic development of railway transport; defined strategic priorities to create sustainable socio-economic development of the industry, from which developed the target model for sustainable socio-economic development of railway transport of Ukraine; systematized the factors that influence the development of the economic system and the factors that facilitate and impede sustainable socio-economic development of the area; improved methodological approach for calculating the level of sustainable socio-economic development of rail transport; improved the concept of the social capital railway transport; proposed approach to ensure sustainable socio-economic development of the industry; improved regulatory system by the sustainable socio-economic development of the area; developed concepts of sustainable socio-economic development of railway transport, substantiated the mechanism of its ensuring; based the need for a scientific prediction as a tool mechanism to ensure sustainable socio-economic development of rail transport, proposed a new methodological approach to determine predictive values of key indicators of railways of Ukraine; based the feasibility of the consideration of the efficiency of railroad infrastructure as a component of sustainable socio-economic development of the sector; proposed the organizational and economic methods to ensure efficient use of railway infrastructure, developed a conceptual approach to identify areas of “little activity” in railways and methodical approach for calculating the cost of maintenance and operation areas with low workload.

Keywords: sustainable development, socio-economic development, the railways, the target model for sustainable socio-economic development, social capital, “little activity”, organizational and economic methods”, to ensure sustainable socio-economic development.

Зоріна Олена Іванівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

А.О. Дергоусова

Підписано до друку 16.11. 2012 р.
Формат паперу 60*84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,8 умовн.-друк. арк.
Замовлення № _____. Наклад 100 прим. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ. Свідоцтво ДК №2874 від 12.06.2007 р.
61050, м.Харків, майдан Фейербаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м.Харків, майдан Фейербаха, 7

