

Перетворення ситуативних контактів між підприємствами на систему стійких економічних зв'язків можливо за допомогою різних інституційних механізмів, зокрема угод про співробітництво, формування кластерів тощо. Економічні зв'язки у системі міжрегіонального співробітництва охоплюють низку сфер економічної діяльності: торговельно-посередницьку, виробничо-інвестиційну, валютно-фінансову, науково-технічну, міграційну, формуючи механізм забезпечення консолідації внутрішнього економічного простору країни, що працює самостійно. Міжрегіональне співробітництво в межах країни спроможне суттєво розширити сумарну ефективну місткість внутрішнього ринку, воно не лише сприяє реалізації матеріальних інтересів регіонів, а і є способом активізації суспільних, гуманітарних, соціальних і культурних зв'язків громад.

Міжрегіональне співробітництво є одним з дієвих механізмів активізації інноваційних процесів і залучення інвестицій для реалізації високоефективних інноваційних проектів, здатне формувати нові центри економічного розвитку, навколо яких можуть формуватися ареали економічного зростання завдяки можливостям консолідації ресурсів і зусиль регіонів під час реалізації проектів, що становлять спільний інтерес.

Розширення міжрегіональної взаємодії в економічній, торговельній, науково-технічній, культурних сферах здатне привести до якісних структурних зрушень у соціально-економічній сфері розвитку і регіонів, і країни в цілому за рахунок: збільшення конкурентоспроможності продукції регіону, формування стійких конкурентних позицій на ринках інших регіонів; розширення ринків збуту продукції місцевого (регіонального) походження; зменшення навантаження на державний бюджет під час вирішення комплексних проблем внутрішнього розвитку регіонів; відновлення інфраструктури малих населених пунктів; сприяння місцевому розвитку, самоорганізації та соціальної активізації громад, розроблення та запровадження громадських ініціатив з метою забезпечення сталого соціального, екологічного й економічного розвитку територій; інтенсифікацію співпраці економічних суб'єктів з органами влади та самоврядування; реалізацію великомасштабних

національних проектів і збільшення інвестицій в регіональну економіку, забезпечення раціонального й ефективного використання наявних на місцевому рівні господарських ресурсів; сприяння запровадженню наукових (інноваційних) розробок у виробництво; інтенсифікацію міжрегіональних інвестиційно-виробничих зв'язків регіонів-партнерів, скорочення розриву економічних показників між ними; збільшення обсягів міжрегіонального товарообороту; підвищення рівня зайнятості, створення нових робочих місць; поліпшення ситуації у сфері житлово-комунального господарства, об'єктів соціальної інфраструктури та житла; посилення економічної консолідації країни; формування мезоінтеграційних економічних об'єднань – економічних районів. Забезпечити результативну міжрегіональну співпрацю регіонів можливо за умови розроблення організаційно-економічного механізму регулювання виробничих, інвестиційних, маркетингових зв'язків господарських суб'єктів різних регіонів між собою. Дія такого механізму має бути спрямована на забезпечення балансу між торговельними та виробничими відносинами, аби повною мірою реалізувати економічну суть міжрегіонального співробітництва та відповісти на суспільні виклики сьогодення щодо формування консолідованого економічного простору зі стабільними міцними довгостроковими зв'язками.

УДК 338.47:656.2

ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор
(УкрДУЗТ)*

Моделі соціально-економічних процесів (процесів виробництва та обігу) з погляду їх цільової спрямованості, можна розділити на три основні типи: аналіз, прогноз, оптимізація.

Моделі аналізу мають бути використані з метою ухвалення рішень про конкретні дії, для поглибленого вивчення соціально-економічних процесів, для виявлення тієї залежності і

взаємозв'язків в економіці і організації виробництва і обігу, які не є явно очевидними. Це моделі кореляційного і дисперсійного аналізу або модель міжгалузевого балансу витрат і випуску продукції (надання послуг), якщо вона не містить елементів оптимізації.

Моделі прогнозу використовуються, разом з неформальними методами, для визначення економічних і виробничих показників майбутніх періодів. Це змінні, добові, річні або стратегічні плани, прогнози розвитку галузі залізничного транспорту і народного господарства України в цілому.

Задачі цього типу дуже різні за повнотою і достовірністю початкових даних. Мають місце задачі, що є повністю детермінованими і забезпеченими повною або майже повною інформацією. У цих випадках модель часто має назву інформаційної моделі і має чітко визначений порядок обробки та використання початкових даних, які мають привести до єдиного варіанту плану соціально-економічного розвитку, у випадку, коли не передбачаються елементи оптимізації. В останньому випадку має місце комплекс моделей другого типу (для розробки загальних показників плану) і третього типу (для оптимізації окремих рішень в рамках плану).

Інша картина спостерігається за умов розробки стратегічних планів і прогнозів, а також поточних (річних) планів. У цьому випадку початкова інформація зазвичай є неповною, частина початкових даних в період планування є відсутньою, а по наявності даних не завжди можна гарантувати їх повну достовірність. Тому система моделей для перспективного і поточного планування розвитку залізничного транспорту інша, ніж це має місце у випадку оперативного: разом з детермінованим розрахунком застосовуються методи вірогідності, аналізуються минулі тенденції та ін.

Разом з тим перспективне стратегічне планування включає ряд найважливіших задач оптимізації з вибору оптимальних варіантів соціально-економічного застосування математичного апарату. Це пояснюється високим ступенем універсальності математичних методів (їх вживання стосовно всіх кількісно вимірних процесів); можливістю отримання результату з будь-якою точністю (в межах точності початкових даних), а також тим, що розвиток обчислювальної техніки

зробив можливим розрахунки задач величезного об'єму. На даному етапі математичні моделі економічних процесів переважають над фізичними. До того ж самі фізичні моделі є речовинною реалізацією будь-якої математичної моделі.

Математична модель соціально-економічного процесу включає такі елементи:

– Вихідні матеріальні умови, в умовах яких протікає даний процес. Приймаємо перелік різних соціально-економічних ресурсів і видів робіт, продукції, потреб з вказівкою наявної величини ресурсів і наявного потенціалу.

– Сукупність змінних величин або параметрів управління. Значення їх мають у певних межах прийматися відповідно розсуду керуючого органу - Укрзалізниця або Мінтрансв'язок.

– Основна залежність між постійними і змінними величинами, які відображають «сутність процесу» і тому мають обов'язково дотримуватися при визначенні чисельних значень змінних.

– Критерій оптимальності, тобто величина, що є мірою раціональності рішення, критерієм може бути мінімум витрат у грошовому вираженні, мінімум витрати кого-небудь дефіцитного ресурсу в натурі, максимум випуску продукції транспортної роботи) в заданому асортименті і при заданих ресурсах, максимум прибутку та ін.

Якщо задача велика за розмірами (дуже багато показників і підприємств), аналізуються можливості агрегації (укрупнення) даних.

Виходячи з типу задачі, обирається алгоритм рішення, вибирається (або складається наново) програма обробки на ЕОМ.

Після перевірки і корегування моделі вона використовується для вирішення конкретних задач щодо реформування галузі.

Заключним етапом є аналіз і неформальне доведення результатів обробки на ЕОМ і його узгодження з керівним органом залізничного транспорту, для якого рішення саме і призначене.