

6. Ткаченко Т. І. Стратегічне управління розвитком суб'єктів господарювання у сфері туризму / Т. І. Ткаченко // *Культура народів Причорномор'я*. – 2006. – № 79. – С. 60–64.
7. Алесинская Т. В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления / Т. В. Алесинская. – Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2005. – 121 с.
8. Голубков С. П. Про деякі основоположні поняття маркетингу / С. П. Голубков // *Маркетинг у Росії і за кордоном*. – 2005. – № 3. – С. 275.
9. Друкер П. Эффективное управление / П. Друкер ; пер. с англ. М. Котельниковой. – М. : Астрель, 2004. – 284 с.
10. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент: анализ, планирование, внедрение, контроль / Ф. Котлер ; пер. с англ. – СПб. : Питер, 1999. – 896 с.
11. Портер М. Э. Конкуренция / Э. М. Портер ; пер. с англ. – М. : Вильямс, 2005. – 454 с.
12. Азарова Т. В. Технологія оцінки соціальних програм та проектів / Т. В. Азарова, Л. К. Абрамов. – Кіровоград : ІСКМ, 2007. – 100 с.
13. Балабанова Л. В. Управління маркетинговим потенціалом підприємства : навч. посіб. / Л. В. Балабанова. – К. : Професіонал, 2006. – 288 с.
14. Діагностика конкурентного середовища підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : kneu.edu.ua/get_file.php?id=2709
15. Кривов'язюк І. В. Комплексна економічна діагностика підприємства : монографія / І. В. Кривов'язюк, Т. В. Божидарнік. – Луцьк : ПБВ Луцького НТУ, 2012. – 226 с.
16. Hovart J. Suggestion for a Comprehensive Measure of Concentration / J. Hovart // *Southern Economic Journal*. – 1970. – No 36. – P. 446–452.
17. Ткаченко Т. І. Стратегічне управління розвитком суб'єктів господарювання у сфері туризму [Електронний ресурс] – 2006 – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/articles/KultNar/nknpr79/pdf/knp79_60-64.pdf

Стаття надійшла до редакції 12.10.2013

References

1. Andriichuk, V. H. (2006). *Performance of Agrarian Enterprises: Theory, Methodology, Analysis*. Kyiv: National Economic University (in Ukr.).
2. Belousova, O. S., Klimenka, O. L., & Lieschna, K. V. (2011). Estimate of Sales Efficiency in the Marketing Policy of Distribution of an Industrial Enterprise. *Derzhava ta regiony. Ser.*

- Ekonomika ta pidpryemnytstvo (State and Regions. Ser. Economics and Business)*, 4, 78-81 (in Ukr.).
3. Klymash, N. I. (2009). Research and Theoretical Aspects of «Efficiency» and «Effectiveness» Concepts Essence. *Naukovi pratsi universytetu kharkovskh tehnolohiy (Scientific Studies of the National University of Food Technologies)*, 28, Section III, 124-126 (in Ukr.).
4. Mykhailychenko, H. I. (2012). Innovative Development of Information System of Tour Operating. *Visnyk Shidnourainskoho natsionalnoho universytetu im. V. Dalia (Bulletin of the V. Dal Eastern National University)*, 7(178), 212-224 (in Ukr.).
5. Tishchenko, A. N., Kizim, N. A., & Dohaidalo, Y. V. (2005). *Economic Productivity of the Enterprise*. Kharkiv: INZHEK (in Ukr.).
6. Tkachenko, T. I. (2006). Strategic Management of Touristic Businesses' Development. *Cultura narodov Prichernomoria (Culture of Black Sea Region)*, 79, 60-64 (in Ukr.).
7. Alesinskaia T. (2005). Fundamentals of Logistics. *General Questions of Logistics Management*. Taganrog: TRTU Publishing House (in Russ.).
8. Holubkov, Ye. P. (2005). On Some Fundamental Concepts of Marketing. *Marketing v Rosii i za kordonom (Marketing in Russia and Abroad)*, 3, 275 (in Ukr.).
9. Drucker, P. (2004). *Effective Management (Trans. from Eng.)*. Moscow: Astrel Publishing House (in Russ.).
10. Kotler, P. (1999). *Marketing Management: Analysis, Planning, Introduction, Control (Trans. from Eng.)*. St. Petersburg: Pitler (in Russ.).
11. Porter, M. E. (2005). *Competition (Trans. from Eng.)*. Moscow: Williams Publishing House (in Russ.).
12. Azarova, T. V., & Abramov, L. K. (2007). *Assessment Techniques of Social Programs and Projects*. Kirovohrad: ISKM (in Ukr.).
13. Balabanova, L. V. (2006). *Management of the Marketing Potential of an Enterprise*. Kyiv: Professional (in Ukr.).
14. *Examination of Enterprise's Competitive Environment*. Retrieved from http://kneu.edu.ua/get_file.php?id=2709 (in Ukr.).
15. Kryvoviazuk, I. V., & Bozhydarnik, T. V. (2012). *Integrated Economic Company Examination*. Lutsk: RVV Lutsk NTU (in Ukr.).
16. Hovart, J. (1970). Suggestion for a Comprehensive Measure of Concentration. *Southern Economic Journal*, 36, 446-452.
17. Tkachenko, T. I. (2006). *Strategic Management of Touristic Businesses' Development*. Retrieved from http://archive.nbuv.gov.ua/articles/KultNar/nknpr79/pdf/knp79_60-64.pdf

Received 12.10.2013

УДК 656.2:338.47

С. С. Пінчук

старший викладач кафедри фінансів і кредиту,
Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ, Україна
Pin4yk_C@bigmir.net



МЕХАНІЗМ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Анотація. У статті розглянуто сутність, структуру та особливості механізму оцінки ефективності діяльності залізниць з позиції комплексно-синергетичного підходу в умовах реформування залізничної галузі. Запропоновано й обґрунтовано порядок розрахунку зміни рівня ефективності функціонування окремого структурного підрозділу, залізниці, галузі з урахуванням можливого виникнення синергетичного ефекту.

Ключові слова: механізм оцінки, ефективність, фактори впливу, синергетичний ефект, залізниця.

С. С. Пинчук

старший преподаватель кафедры финансов и кредита,

Государственный экономико-технологический университет транспорта, Киев, Украина

МЕХАНИЗМ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

Аннотация. В статье рассмотрены сущность, структура и особенности механизма оценки эффективности деятельности железных дорог с позиции комплексно-синергетического подхода в условиях реформирования железнодорожной отрасли. Предложен и обоснован порядок расчета изменения уровня эффективности функционирования отдельного структурного подразделения, железной дороги, отрасли с учетом возможного возникновения синергетического эффекта.

Ключевые слова: механизм оценки, эффективность, факторы влияния, синергетический эффект, железная дорога.

Svitlana Pinchuk

Senior Lecturer, State Economy and Technology University of Transport, Kyiv, Ukraine

19 Lukashyevych St., Kyiv, 03049, Ukraine

THE MECHANISM OF UKRAINE'S RAILWAY EFFICIENCY EVALUATION

Abstract. Existing scientific and methodological approaches to the assessment of the railways functioning do not reflect the full synergistic effect of factors on the efficiency of their operations. Practical realization of this problem finds its reflection in the formation of an optimal mechanism for evaluating the performance of the structural units of railways as the constituent elements of a single transport complex. Consequently, the assessment of the effectiveness of the railways objectively requires the use of complex synergistic approach, in terms of which is considered the mechanism provided in the article.

For a rational combination and taking into account all the possible factors contributing to a positive synergistic effect of the railways functioning, it is possible to predict the conditions for the effective functioning of the transport system, which subsequently lead to increased efficiency of the economic system as a whole. This makes it necessary to quantify the synergies to provide certain advantages in the reconstruction process, and acts quite an important factor in the way of innovation in the transport sector. Developed efficiency evaluation mechanism of the railways in terms of synergetic approach will improve the efficiency of rail transport by focusing on the key drivers of efficiency, contribute to the reorganization of the financial and economic model of the industry, changes in the structure, and methods of financial management in a sector reform.

Keywords: assessment mechanism; efficiency; impacts; synergies approach; railway.

JEL Classification: C13, C61, L51, L92

Постановка проблеми. У сучасних умовах реформування транспортної галузі, за постійного зростання вимог до забезпечення та підвищення конкурентоспроможності послуг підприємств залізничного транспорту важливого значення набуває потреба формування оптимального механізму оцінки ефективності функціонування залізниць країни, що дозволить оптимізувати напрями реформування залізничного транспорту в умовах нестабільного ринкового середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В основу запропонованого у статті механізму оцінки ефективності функціонування залізниць покладено праці науковців та провідних фахівців галузі, що займалися дослідженням оцінки ефективності діяльності транспортного виробництва, серед яких: А. А. Вовк [1], Н. І. Богомолова [2], І. М. Аксенов [3], Т. С. Рябчун і М. В. Макаренко [4], Є. І. Балака та Н. М. Колесникова [5], М. Ф. Трихунков [6], Є. М. Сич, В. Л. Дикань і В. П. Ільчук [7], Ю. М. Цвєтов, В. В. Чорний та інші. Проблеми оцінки ефективності функціонування транспортних систем, зокрема залізничного транспорту, досліджували провідні зарубіжні науковці, як-от: Дж. Андерсон (Anderson, 2012) [8], С. Л. Джеппсен (Jeppesen, 2009) [9], С. Лельор (Leleur, 2008) [10], В. К. Теллі (Talley, 2007) [11].

З аналізу наукових джерел можна зробити висновок, що досі недостатньо уваги приділялося питанням формування оптимального механізму оцінки ефективності функціонування транспортного комплексу як єдиної системи, не висвітлено повною мірою синергетичного впливу факторів на ефективність діяльності залізниць в сучасних умовах господарювання.

Метою статті є розробка механізму оцінки ефективності функціонування залізниць з позицій синергетичного підходу, визначення структури та особливостей цього механізму в умовах реформування галузі.

Основні результати дослідження. Будь-яка економічна система ефективно працює в разі злагодженої дії відповідних механізмів. В економічній літературі представлена достатня кількість понять, які безпосередньо пов'язані з терміном «механізм»: господарський механізм, ринковий механізм, економічний механізм, фінансовий механізм, механізм управління, механізм соціально-економічного розвитку та ін. В одному випадку механізм розуміють як сукупність станів визначеної системи (наприклад, «фінансовий механізм»), у другому – як головну рушійну силу розвитку системи [12].

Зокрема дослідник А. Кульман стверджує, що «економічний механізм визначається або природою вихідного явища, або кінцевим результатом серії явищ» та уточнює, що «складовими елементами механізму завжди одночасно виступають і початкове явище, і заключні явища, і весь процес, який відбувається в інтервалі між ними» [13, с. 12]. Іншими словами, будь-який економічний механізм можливо розглядати як певну сукупність або послідовність економічних явищ.

Таким чином, механізм – це система і до певної міри абстракція, що дозволяє впорядковано підходити до діагностики будь-яких об'єктів, явищ та процесів. Для оцінки ефективності діяльності суб'єктів господарювання також доцільно виробити певний механізм. Його застосування дасть змогу всебічно проаналізувати чинники ефективності, поєднати й узгодити різнопланові підходи і методи оцінки, означити об'єктивну характеристику та можливості прийняття виважених рішень. Формуючи механізм оцінки ефективності діяльності залізниць, слід враховувати, що об'єктами вивчення та аналізу у цьому випадку будуть як сталі, так і змінні реальні процеси виробничо-економічної системи (підприємства, структурні

підрозділи тощо). Тому систему оцінки ефективності діяльності суб'єктів господарювання за своєю сутністю та змістом варто віднести до систем із поліелементною структурою. Остання вирізняється розташуванням елементів не стільки у просторовому вимірі, скільки у часовому – у вигляді фаз або етапів, які послідовно змінюють один одного у процесі дії механізму. Механізм таких систем показує, як на зміну одній стадії приходить інша (яким чином отримали відповідний результат, досягли певного ефекту), утримуючи в собі зміст попередньої й готуючи перехід до наступної.

У результаті дії оптимально збудованого механізму завжди відбувається досягнення певної, чітко визначеної мети, а саме: достовірна оцінка ефективності транспортного виробництва задля забезпечення оптимальної стратегії управління; оцінка ефективності функціонування залізниць, спрямована на визначення їх привабливості як потенційних об'єктів інвестування; оцінка ефективності діяльності складових транспортного комплексу на макrorівні з боку держави тощо.

У нашому дослідженні під механізмом оцінки ефективності діяльності в залізничному транспорті в загальному сенсі розуміється цілеспрямоване поєднання форм, методів, принципів оцінки для формування системи збалансованих показників, які враховують особливості транспортного виробництва галузі в сучасних умовах з метою забезпечення кількісної та якісної оцінки ефективності діяльності залізниць, їх позиціонування на ринку транспортних послуг і вдосконалення управлінсько-господарських впливів.

Поєднання складників механізму становить його «конструкцію» (структуру), яка приводиться в дію шляхом встановлення кількісних параметрів кожного елемента, тобто визначення нормативів, критеріїв, оптимальних значень коефіцієнтів тощо. Наявність відповідних складових елементів механізму оцінки ефективності залізниць виходить із загальних завдань перетворень, що відбуваються у транспортній галузі України.

На рис. відображено структуру механізму оцінки ефективності діяльності залізниць у вигляді спрощеної схеми

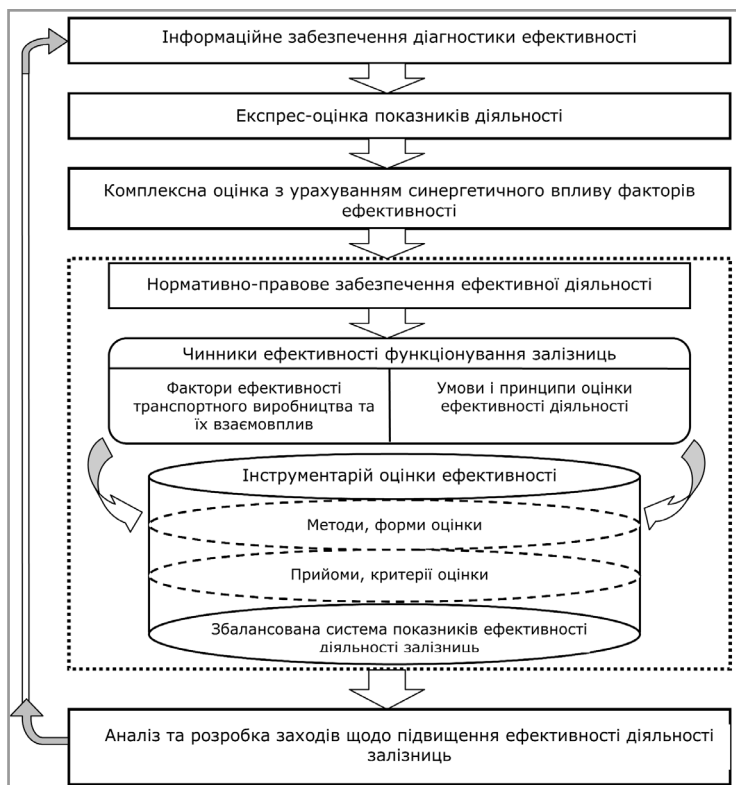


Рис. Загальна схема механізму оцінки ефективності функціонування залізниць
Джерело: Авторська розробка

взаємодії сукупності складових елементів механізму, за допомогою яких здійснюється процес оцінки ефективності з урахуванням взаємного впливу факторів, що дозволяє забезпечити досягнення визначеної мети оцінки.

Одним із складових (вихідних, базових) елементів механізму є обробка вхідної інформації – обґрунтований органічний синтез математичних, статистичних та аналітичних методів, проведення відповідних розрахунків дослідження й узагальнення результатів.

Основна частина механізму – забезпечення технічної реалізації методичних засад через використання необхідного інструментарію оцінки, обґрунтованих та обраних на основі визначення сукупності сфер і об'єктів дослідження (окремих видів діяльності, функціонування залізниці у цілому, її структурних підрозділів).

Процедура оцінки ефективності не завершується отриманням формалізованих даних аналітичного та статистичного узагальнення вхідної інформації, оскільки виникає потреба інтерпретації отриманих результатів, для чого необхідна однозначна система критеріїв. Формулювання висновків на базі проведених розрахунків, окрім основної своєї функції – оцінити ефективність діяльності залізниці за певний часовий період, – виступає підґрунтям для складання прогнозу ефективності в коротко- та довгостроковому періодах і формування сценаріїв майбутнього тренду підтримання ефективності на певному рівні та можливостей зростання в майбутньому. У процесі дії механізму оцінки ефективності діяльності залізниці виявляється синергетичний підхід, який спрямовує дослідника на необхідність врахування всієї сукупності факторів самоорганізації і розвитку системи (тут залізниці), що вивчаються та аналізуються.

Механізм оцінки, методи, фактори і моделі повинні відображати та брати до уваги різноманіття синергетичної взаємодії структурних підрозділів залізниці.

Отже, удосконалення оцінки діяльності залізниці може бути досягнуто шляхом переходу від ретроспективного аналізу до аналізу сукупності синергетичних ефектів, отриманих у результаті взаємодії окремих структурних підрозділів. Зважаючи на доцільність застосування синергетичного підходу до оцінки прогнозованої та фактичної ефективності функціонування залізниць в умовах трансформації галузі, необхідно комплексно вивчати як ефективність окремих структурних підрозділів залізниці (в межах залізниці), так і її ефективність при взаємодії із зовнішнім середовищем.

У практичній діяльності найчастіше для оцінки синергетичного ефекту використовують методи доходного підходу, які враховують прояв ефекту синергії як приріст дисконтованих грошових потоків підприємства. Наприклад, І. Івашківська [14] зазначає, що аналіз ефектів синергії доцільно проводити з якісної та кількісної сторін. Якісна оцінка передбачає створення «списку заявок» на ефекти синергії і відбір з нього найбільш імовірних, а також аналіз причин їх виникнення (у підприємств залізничної галузі). Для кількісної оцінки ефекту розраховуються прогнозні зміни параметрів, що визначають надходження передусім грошових ресурсів: збільшення отриманих коштів за рахунок зростання обсягу перевезень, поліпшення якості надаваних послуг, посилення конкурентної позиції компанії; зниження витрат; зменшення податку на прибуток через оптимізацію податкових виплат; скорочення обсягу інвестицій, вкладених в оборотний капітал, і економія на інвестуванні в довгострокові активи; скорочення чистого боргу за рік; приріст позикового довгострокового капіталу з урахуванням впливу фінансової синергії; розширення можливостей доступу до кредитних ресурсів тощо.

У процесі оцінки ефективності діяльності залізниці слід зважати на те, що синергетичний ефект досягається в разі об'єднання кількох підприємств у єдиний комплекс, зокрема транспортний. Синергетичний ефект можливо відслідкувати та оцінити на декількох рівнях – нанорівні, мікрорівні, мезорівні, макрорівні [15]. Синергетичний

ефект на нанорівні зазвичай виникає в результаті взаємодії двох і більше працівників, коли відбувається підсилення дії всіх членів колективу, відповідної робочої групи, від ефективності та злагодженості роботи яких багато у чому залежить ефективність усієї системи. Синергетичний ефект на мікрорівні досягається у ході взаємодії між групами структурних підрозділів системи, діяльність яких безпосередньо пов'язана з основними економічними процесами системи. У сучасних умовах постійної трансформації та реформування системи важливе значення мають такі саморегульовані групи й підрозділи, які формуються навколо вирішення проблем і можуть змінюватися залежно від нових вимог. Тому в процесі оцінки ефективності діяльності таких груп також слід враховувати синергетичний ефект. Для цього варто визначити ефект синергії в кожному підрозділі залізниці окремо і всієї системи у цілому. Пропонуємо здійснити відповідний розрахунок за формулою (1):

$$\Delta CE_{\text{підр}_i} = \Delta CE_{\text{осн}_i} + \Delta CE_{\text{дон}_i}, \quad (1)$$

де $\Delta CE_{\text{осн}_i}$ – зміна ефективності функціонування i -го підрозділу з урахуванням можливості виникнення синергетичного ефекту від основного виробництва;

$\Delta CE_{\text{дон}_i}$ – зміна ефективності функціонування i -го підрозділу з урахуванням можливості виникнення синергетичного від допоміжного виробництва.

Відповідно зміну рівня ефективності функціонування залізниці з урахуванням можливості виникнення синергетичного ефекту ($\Delta CE_{\text{зал}}$) можна обчислити за формулою (2):

$$\Delta CE_{\text{зал}} = \sum_{i=1}^I \Delta CE_{\text{підр}_i} = \sum_{i=1}^I (\Delta CE_{\text{осн}_i} + \Delta CE_{\text{дон}_i}) + \Delta CE_1, \quad (2)$$

де $\Delta CE_{\text{підр}_i}$ – зміна рівня ефективності функціонування i -го структурного підрозділу залізниці з урахуванням можливості виникнення синергетичного ефекту;

ΔCE_1 – зміна рівня ефективності, що пов'язана із функціонуванням залізниці як єдиної виробничо-економічної системи;

$I (i \in \overline{1, I})$ – кількість структурних підрозділів залізниці.

Отримання синергетичного ефекту на мезорівні, де взаємодія між різними суб'єктами господарювання відбувається за кластерно-галузевою ознакою, безпосередньо пов'язано з ефектом масштабу, коли відбувається збільшення розмірів підприємств, удосконаленням процесу розподілу ресурсів, спрямуванням працівників до високорентабельних виробництв. У результаті компенсуються ваді та посилюються переваги від об'єднання суб'єктів господарювання в єдиний комплекс.

Завдяки описаній вище взаємодії виникають резонансні ефекти у вигляді значного зростання прибутку і підвищення конкурентоспроможності галузевих партнерів. Зміну рівня ефективності функціонування галузі з урахуванням можливого синергетичного ефекту пропонуємо розраховувати як суму змін ефективності функціонування всіх суб'єктів господарювання, які належать до відповідної (залізничної) галузі ($\Delta CE_{\text{галузі}}$) з урахуванням змін ефективності в результаті функціонування залізничного транспорту України як єдиного промислового комплексу:

$$\Delta CE_{\text{галузі}} = \sum_{k=1}^K \Delta CE_k + \Delta CE_2, \quad (3)$$

де $\Delta CE_{\text{галузі}}$ – зміна рівня ефективності функціонування галузі з урахуванням можливості виникнення синергетичного ефекту;

ΔCE_2 – зміна рівня ефективності, що отримана в результаті функціонування залізничного транспорту України як єдиного виробничого комплексу;

$K (k \in \overline{1, K})$ – кількість залізниць.

Синергетичний ефект виникає в разі сумісних узгоджених дій як однотипних, так і різних суб'єктів господарю-

вання, котрі вступають у взаємодію у процесі реалізації певної стратегії для досягнення поставленої мети. Використовуючи такий підхід, можна оцінити синергетичний потенціал економічних систем та їх підсистем, провести аналіз невикористаних можливостей, що важливо в сучасних умовах обмежених ресурсів.

Транспортний комплекс розглядається у цьому контексті як форма організації продуктивних сил, що сформований на відповідній території і виступає активним учасником у загальній системі територіального розподілу праці. На відміну від окремо розміщених суб'єктів господарювання транспортний комплекс дає можливість отримувати значний економічний ефект завдяки комбінуванню та кооперуванню виробництва окремих суб'єктів і об'єктів залізнично-транспортного комплексу з іншими перевізниками, раціональному використанню природних та трудових ресурсів, зниженню вартості комунікацій, будівництву допоміжних і обслуговуючих виробництв тощо. Кількісним показником оцінки ефективності діяльності комплексу виступає у цьому випадку показник синергетичного ефекту, який розраховується як сума синергетичних ефектів економічних систем комплексу.

Синергетичний ефект на макрорівні формується у ході взаємодії бізнес-структур, регіонів і держави, що позитивно позначається на функціонуванні та розвитку соціально-економічної системи країни.

Висновки. Будь-яка економічна система у процесі свого функціонування створює синергетичний ефект, що сприяє виникненню якісно нових джерел її розвитку і в результаті поєднання окремих елементів дозволяє отримати системний ефект. Відтак зростає результативність діяльності окремих суб'єктів системи та знижуються ризики процесу відновлення і розвитку всієї системи (транспортної галузі). За раціонального поєднання та врахування всіх імовірних факторів, які слугують отриманню позитивного синергетичного ефекту функціонування залізниць, можна спрогнозувати умови ефективного функціонування транспортного комплексу, що в майбутньому приведе до підвищення ефективності відновлювального процесу економічної системи. Це зумовлює необхідність врахування синергізму для забезпечення певних переваг у відновлювальному процесі та виступає достатньо важливим чинником на шляху інноваційних перетворень у транспортній галузі. Дослідження факторів, що сприяють посиленню ефекту синергії, відкривають нові можливості розвитку транспортної системи. Для одержання позитивного ефекту синергії потрібно також сформувати ефективні організаційні структури управління, здатні здійснити реорганізацію залізничної галузі у складний управлінсько-відновлювальний комплекс.

Розроблений нами механізм оцінки ефективності функціонування залізниць країни дозволить підвищити ефективність роботи залізничного транспорту шляхом зосередження уваги на ключових факторах ефективності, їх взаємовпливі та взаємодії, трансформувати фінансово-економічну модель галузі, змінити структуру і методи фінансового управління в умовах реформування підприємств залізничного транспорту.

Література

1. Вовк А. А. Основы эффективности транспортного производства и резервов его роста : монография / А. А. Вовк. – М. : Крома, 2000. – 295 с.
2. Богомолова Н. І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень : монографія / Н. І. Богомолова ; за ред. д-ра екон. наук, проф. Є. М. Сича. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.

3. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских перевозок : монография / И. М. Аксенов. – К. : Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
4. Макаренко М. В. Методологічні підходи до економічної оцінки вантажних перевезень / М. В. Макаренко, І. М. Гойхман, Т. С. Рябчун // Економіст. – 2011. – № 12. – С. 24–29.
5. Балака С. І. Критерій визначення ефективності функціонування різних транспортних систем перевезень в умовах ринку / Є. І. Балака, В. Ю. Креймер, Н. М. Колесникова // Залізничний транспорт України. – 1998. – № 2–3. – С. 7–8.
6. Трихунков М. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность / Михаил Трихунков. – М. : Транспорт, 1993. – 355 с.
7. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку : монографія / Є. М. Сич, В. П. Личук. – К. : Логос, 2006. – 264 с.
8. Anderson J. Worst Case Scenario [Electronic resource] / J. Anderson // Rail Professional. – 2012. – July. – Accessed mode : <http://www.railpro.co.uk/magazine/?idArticles=1441>
9. Jeppesen S. L. Sustainable Transport Planning – A Multi-Methodology Approach to Decision Making : PhD Thesis / S. L. Jeppesen. – Kgs. Lyngby, 2009. – 194 p.
10. Leleur S. Systemic Planning, Principles and Methodology for Planning in a Complex World / S. Leleur. – 2th ed. – Forlag : Polyteknisk, 2008. – 236 p.
11. Railroad Economics ; Eds. by S. M. Dennis, W. K. Talley // Research in Transportation Economics. – 2007. – Vol. 20. – 292 p.
12. Озерова М. Г. Генезис и природа транзитивности экономического механизма агропродовольственного сектора / М. Г. Озерова // Экономические науки. – 2012. – № 3(88). – С. 109–115.
13. Кульман А. Экономические механизмы / А. Кульман ; пер. с франц. Е. П. Островский ; общ. ред. И. Хрусталева. – М. : Универс, 1993. – 188 с.
14. Івашківська І. Фінансовий аналіз злиттів та поглинань компаній / І. Івашківська // Фінансовий ринок України. – 2008. – № 2. – С. 29–33.
15. Мусаев Л. А. Оценка синергетического эффекта экономических систем / Л. А. Мусаев // Вестник ЮРГТУ (НПИ). – 2011. – № 3. – С. 132–136.

Стаття надійшла до редакції 08.10.2013

References

1. Vovk, A. A. (2000). *The Basics efficiency of the transport production and its growth reserves*. Moscow: Kroma (in Russ.).
2. Bogomolova, N. I. (2009). *Organizational and economic foundations of rail transportation acceleration*. In E. M. Sych (Ed.). Nizhyn: LLC Publishing Aspect-Printing (in Ukr.).
3. Aksenov, I. M. (2004). *The effectiveness of passenger transportation*. Kyiv: Transport Ukraine (in Russ.).
4. Makarenko, M. V., Goikhman, I. M., & Ryabchun, T. S. (2011). Methodological approaches to the economic evaluation of freight traffic. *Economist (The Economist)*, 12, 24-29 (in Ukr.).
5. Balaka, E. I., Kramer, V., & Kolesnikova, N. M. (1998). Criterion of the effectiveness functioning determining of different transport systems of transportation in market conditions. *Zaliznychnyi transport Ukrainy (Railway Transport of Ukraine)*, 2-3, 7-8 (in Ukr.).
6. Trikhunkov, M. (1993). *Transportation facilities in the market conditions: quality and efficiency*. Moscow: Transport (in Russ.).
7. Sych, E. M., & Ilchuk, V. P. (2006). *Innovation and investment combining of transport industry: methodology formation and development*. Kyiv: Logos (in Ukr.).
8. Anderson, J. (2012, July). Worst Case Scenario. *Rail Professional*. Retrieved from <http://www.railpro.co.uk/magazine/?idArticles=1441>
9. Jeppesen, S. L. (2009). *Sustainable Transport Planning – A Multi-Methodology Approach to Decision Making*. Kgs. Lyngby.
10. Leleur, S. (2008). *Systemic Planning, Principles and Methodology for Planning in a Complex World*. Forlag: Polyteknisk.
11. Dennis, S. M., & Talley, W. K. (2007). *Railroad Economics. Research in Transportation Economics*, 20.
12. Ozerova, M. G. (2012). The genesis and nature of the economic mechanism of agri-food sector transitivity. *Ekonomicheskie nauki (Economic Science)*, 3(88), 109-115 (in Russ.).
13. Kulman, A. (1993). *The economic mechanisms*. In I. Khrustaleva (Ed.). Moscow: Progress (in Russ.).
14. Ivashkivska, I. (2008). Financial analysis of companies mergers and acquisitions. *Finansoviy rynek Ukrainy (Financial Market of Ukraine)*, 2, 29-33 (in Ukr.).
15. Musaev, L. A. (2011). Synergetic effect of economic systems assessment. *Vestnik YRGU (Herald SRSTU)*, 3, 132-136 (in Russ.).

Received 08.10.2013

Research Journal
The «Economic Annals-XXI»
read at the web-portal
www.soskin.info/ea/