

критеріїв оцінки їх якості.

Тому, використання таких моделей в транспортному секторі сприятиме дослідженню процесів розвитку та функціонування організаційних структур управління, при визначенні напрямків їх вдосконалення. Саме ж вдосконалення структури управління може здійснюватися за допомогою, як регресійних моделей, так і інших класів моделей.

УДК 338.47:656.025

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОМПЕНСАЦІЇ ЗБИТКІВ УКРЗАЛІЗНИЦІ

*Ейтуніс Г.Д., д.е.н., начальник
адміністративної служби
(Південно-Західна залізниця)*

Питання переходу до конвергентної моделі регіонального розвитку з одночасним поєднанням принципів регіональних свобод та цілісності національного простору було й залишається одним з найактуальніших. Незважаючи на декларативність питань в необхідності зменшення диференціації соціально-економічного розвитку регіонів та переходу до конвергентної моделі регіонального розвитку, Україна й досі не визначилася з напрямом вектора регіонального розвитку – поляризований розвиток регіонів чи курс на їх вирівнювання. За таких умов політика держави щодо розвитку регіонів повинна, в першу чергу, бути спрямована на раціональне використання соціально-економічного потенціалу регіонів, розвиток внутрішнього ринку та поглиблення міжрегіональної економічної інтеграції.

Оскільки залізничний транспорт є одним із важливих елементів цієї регіональної політики, то особливої актуальності набуває проблема підвищення ефективності його функціонування на основі регіоналізації транспортного обслуговування. Адже головними проблемами ринку регіональних пасажирських залізничних перевезень є проблема перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що спричинено низьким рівнем компенсації витрат залізниць на перевезення пільгових категорій контингенту. Якщо звернутися до конкретних цифр по регіонам, то за 10 місяців 2010 року найменший відсоток компенсації за перевезення пільгових категорій громадян у приміському сполученні припадає на м.Київ (12%) та Київську область (19%) і навпаки, найвищий припадає на Рівненську (69%), Сумську (56%), Черкаську

(48%) та Житомирську (46%). Таким чином, існує певна невідповідність: в регіонах з високим рівнем валового регіонального продукту у розрахунку на одну особу рівень компенсації нижче ніж в регіонах з меншим рівнем цього продукту.

Сьогодні в рамках реалізації Програми реформування залізничного транспорту проводиться комплекс заходів, спрямованих саме на підвищення ефективності функціонування ринку пасажирських перевезень, які, в першу чергу, передбачають впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень з утворенням корпоративно-залежного господарського товариства у сфері пасажирських перевезень за умови досягнення його беззбиткової діяльності. Однак, на перших етапах навіть реалізація Програми не дозволить Укрзалізниці повністю покривати свої витрати на перевезення пільгової категорії населення, втрачаючи й надалі лівову частку прибутку. Саме тому, на сьогоднішній день головне завдання Укрзалізниці в умовах реформування полягає в необхідності пошуку компромісу з адміністраціями регіональних органів влади в питаннях компенсації таких збитків за рахунок організації трьохелементної системи взаємодії сторін: 1) Кабінет Міністрів України – Укрзалізниця – Обласні державні адміністрації; 2) залізниця – обласні державні адміністрації; 3) дирекції залізничних перевезень – регіональні органи влади. Окрім цього, важливим фактором успіху від впровадження такої системи є проведення правових та інституціональних змін, пов'язаних з прийняттям Закону України «Про організацію пасажирських перевезень залізничним транспортом», створенням приміських пасажирських компаній, які одночасно можуть бути і операторами перевезень. При цьому регіональні компанії можуть створюватися як окремі акціонерні товариства, державної, комунальної та спільної форми власності.

Таким чином, найбільш оптимальним варіантом, який би, з одного боку, забезпечував вирішення проблеми збитковості приміських перевезень, а з іншого, і підвищення рівня їх якості, є саме налагодження ефективної трьохелементної взаємодії. Впровадження такої системи забезпечило б формування ефективного організаційно-економічного механізму компенсації збитків від приміських перевезень пільгових категорій пасажирів на паритетних засадах.