

структурна перебудова усього залізничного транспорту, підвищення темпів економічного зростання та створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції між окремими структурними його підрозділами. Щодо стратегічних цілей, то вони мають вбачатися у завойовуванні транспортним комплексом нових позицій на Європейському і Світовому ринках, забезпеченні беззбиткової діяльності галузі та вирішенні на цій основі комплексу соціальних питань, як то високого рівня життя і подолання соціальних негараздів. Таким чином, йдеться про надання ринковій економіці соціально орієнтованого характеру саме через стрімкий розвиток базових галузей економіки, до яких належить залізничний транспорт. Стабільність галузі та передбачуваність її функціонування, створення стимулів до зростання перевізного процесу, підвищення завантаження транспортних одиниць та інфраструктури, відновлення транспортних економічних зв'язків з сусідніми країнами мають створити комфортні умови для повернення залізничній галузі довіри власного та зарубіжного бізнесу. Кінцева мета стратегічних змін - це зростання ефективності залізничного транспорту та набуття ним динамічності.

Безумовно, вирішення зазначених макроекономічних проблем стане можливим лише за умов впровадження інноваційних проектів та науково обґрунтованої інвестиційної політики держави. Як відомо, ринок є нейтральним щодо довгострокових проектів, таких як будівництво нових колій та їх використання для швидкісного і високошвидкісного пасажирського руху, реанімація в Україні діяльності міжнародних транспортних коридорів, уніфікація перевізного процесу при перетинанні кордонів зі зміною ширини колії, повна заміна інфраструктурної складової залізничного транспорту, діяльність галузі під кутом зору оптимізації логістичного процесу, тощо. У цих питаннях саме держава має виступити гарантом збереження конкурентоспроможності галузі на основі селективного підходу, оцінки пріоритетності, ефективності або збитковості тієї чи іншої діяльності. Держава повинна забезпечити вигоди національному перевізнику, а не іноземному, який має незабаром з'явитися на залізничному транспорті.

Державні структури і, перш за все уряд, повинні звернути увагу на галузеву науку і освіту. Термінового вирішення потребують питання уніфікації законодавчої бази та побудови ефективної податкової політики. Доцільно державі дещо повернутися до практики розробки перспективних планів і прогнозів розвитку залізничного транспорту на якісно новому рівні. Зазначені плани мають за мету забезпечити критерії економічної безпеки галузі.

УДК 338.47:656: 330.131.52

### НАПРЯМКИ ВИЗНАЧЕННЯ ОПТИМАЛЬНОЇ СИСТЕМИ, СПРЯМОВАНОЇ НА УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПРОЦЕСАМИ

*Дикань В.В., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)*

В основі формування структури управління лежить виділення функцій управління, необхідних для організації і підтримки нормальної діяльності об'єкта управління. Всі інші елементи системи управління є засобом, необхідним для своєчасної реалізації тієї чи іншої функції. Функції управління мають постійний характер та притаманні будь-якому ступеню управління. Зміст основних функцій на кожному ступеню виражається через конкретні, специфічні функції.

Рівні, на яких концентрується та чи інша частина кожної з усіх функцій управління, визначають ієрархію управління. Організаційна структура управління являє собою складну динамічну систему, що знаходиться в постійному розвитку по горизонталі і вертикалі.

Система верхнього рівня управління транспортом являє собою складну організаційну, функціональну та інформаційну структуру. Організаційна структура формується відповідно до генеральної схеми управління транспортом і може являти собою дворівневу структуру, де реалізуються елементи лінійно-функціональної системи управління, при цьому домінуюче місце належить функціональній організації. Але ця структура має ряд недоліків: слабкий розвиток конкретних функцій по горизонталі; практична відсутність протяжності кожної з функцій по вертикалі.

Існуюча інформаційна система не в повній мірі відповідає вимогам оперативності, гнучкості, не має здатності до перебудови інформаційних потоків у відповідності з вимогами перебудови системи управління. Певною мірою порушений баланс надходження, обробки і виходу інформації.

Практика останніх років показує, що для ефективного управління транспортним процесом, необхідно використовувати наступні методи: аналогів, експертний, економіко-математичного та інформаційно-організаційного моделювання.

Всебічний аналіз розроблених методів і моделей формування організаційних структур управління, оцінка потенційних можливостей їх застосування на різних етапах організаційного проектування і для різних типів організацій рекомендують використовувати регресійні, оптимізаційні моделі та моделі побудови організаційних структур на основі непрямих

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.