

Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна

ПОЗДНЯКОВА ЛЮБОВ ОЛЕКСІЇВНА

УДК 656.2:385.33:316

**СОЦІАЛЬНО - ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

**Спеціальність 08.02.03 - Організація управління,
планування і регулювання економікою**

АВТОРЕФЕРАТ

**дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук**

Харків - 2002

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків
Міністерства транспорту України.

**Науковий консультант - доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,**

Офіційні опоненти:

Українська державна академія залізничного транспорту
Міністерства транспорту України, завідувач кафедри
економіки, організації і управління підприємством, м.Харків

- доктор економічних наук, професор

Антоненко Леонід Анисімович,

Харківський національний університет ім. В.Н.Каразіна,
професор кафедри економіки та менеджменту, м.Харків

- доктор економічних наук, професор

Сич Євген Миколайович,

Київський університет економіки і технологій транспорту, декан
фінансово-економічного факультету, завідувач кафедри
економіки і фінансів залізничного транспорту, м.Київ

- доктор економічних наук, професор

Іванілов Олександр Семенович,

Харківський державний технічний університет будівництва і
архітектури., завідувач кафедри економіки, м. Харків

Провідна установа -

Інститут економіки Національної академії наук України, відділ
теоретичних проблем регулювання економікою, м.Київ

Захист відбудеться "27" грудня 2002 р. 13 год. 30 хв.

на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.051.05 Харківського національного
університету ім. В.Н.Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, вул. Миросицька, 1, ауд.
3-23.

З дисертацією можна ознайомитися в Центральній науковій бібліотеці Харківського
національного університету ім. В.Н.Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, пл.
Свободи, 4.

Автореферат розісланий "27 " листопада 2002 р.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради

В.Ф.Пуртов.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕМИ

Актуальність теми дослідження. Об'єктивні умови, що склалися в цей час в усіх галузях народного господарства і, в тому числі, на залізничному транспорті, мають явно негативний характер. Економічний розвиток галузі знаходиться у стані кризи, що веде до спаду виробництва.

Тому актуальною задачею є проблема прийняття рішень, які б сприяли на першому етапі призупиненню скорочення виробництва, на другому - його стабілізації на рівні галузі в умовах обмеженості і дефіциту виробничих ресурсів, оскільки без цього неможливо здійснити прогресивні структурні зрушення в економіці, підвищити конкурентоспроможність та забезпечити сталий соціально-економічний розвиток держави.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану та роботи залізничного транспорту, визначення його соціально-економічного розвитку, а також встановлення напрямку і рівня соціально-економічного розвитку галузі на перспективу.

До нинішнього часу теоретичні та практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті відсутні. Варто визнати, що стан і робота галузі аналізується, але, як правило, за рік - два, у крайньому випадку, за п'ять років, при цьому показники розглядаються односторонньо, без урахування їхньої взаємозалежності і впливу на них трудових, виробничих і соціальних ресурсів у різноманітних умовах розвитку галузі. Питання щодо визначення тенденції розвитку аналізованих показників, про встановлення рівня соціального розвитку за допомогою економіко-математичних методів, а тим більше на основі цього ухвалення рішення про варіант порога для найбільшого прибутку для галузі при ефективному використанні наявних соціальних ресурсів, що мають місце, залишаються відкритими, таким чином, дослідження вважається актуальним.

Ступінь дослідження проблем. Світова практика, у тому числі й історія соціально-економічного розвитку України, свідчить про порівняно новий напрямок у справі підвищення конкурентоспроможності на базі соціальної системи. Основний внесок у розвитку цієї проблеми в науку внесли такі вчені, як: Лукінов І.І., Бабич В.П., Антоненко Л.А., Данилишин Б.М., Сич Є.М., Кулаєв Ю.Ф., Іванілов О.С., Добров Г.М., Кім М.Н., Дикань В.Л., Коровіна З.П., Андрущенко В.П., Горлач Н.І.

Історія становлення і розвитку ринкової економіки в західних країнах має великий досвід виходу виробництва з кризових ситуацій і банкрутства підприємств. Світовий досвід дослідження в останні роки значно збагатив теорію і практику проблематики виходу підприємств із кризових ситуацій за рахунок внесків у науку таких вчених, як: Н. Смерзер, Р. Баллез, М. Кейсберг, А. Кохен, Е. Ансов, А. Тейлор, І. Биков (США), У.Штольберг (Німеччина), І.Ружичка (Угорщина), К. Беслер, (Англія), І.Васильчиков, І. Бестужев-Лада, Д.Карпухін, Б.Загорський, Г.Осипов, М.Толкачова, Ю.Винслав (Росія), І.Борщевський, І.Галко, А.Косович (Білорусь).

Проте, складність та суперечність процесів, що відбуваються, настільки значні, що ряд питань методологічного характеру залишаються недорозробленими та слабо вивченими.

Практична народногосподарська потреба зумовлює необхідність поглиблення теоретичних, методологічних та прикладних досліджень, пов'язаних з проблемами реструктуризації роботи залізничного транспорту, та визначає актуальність теми дисертації.

Зв'язок теми дисертації з планом науково-дослідних робіт. Дисертаційне дослідження є плановим і виконане на основі теми дисертаційної роботи, затвердженої вченою радою Української державної академії залізничного транспорту. Основні результати дослідження здійснено згідно з планом науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту (УкрДАЗТ) по темах: 30/1 "Проект державної програми розвитку та функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2005 року"; розділ "Розробка пропозицій по аналізу та науковому обґрунтуванню загальних положень розділу програми "Залізничний транспорт" (ГР О198U005208 інв. №

0398U000557), 30/1 “Проект електрифікації дільниці Люботин-Полтава Південної залізниці”; розділ “Розміри перевезень та організація руху”, “Техніко-економічна ефективність електрифікації дільниці” (ГР О194U0380819, інв. № 0294U001605); 30/2 “Проект електрифікації залізничної дільниці Гребінка-Полтава Південної залізниці”; розділ “Розміри перевезень та організація руху”, “Техніко-економічна ефективність електрифікації дільниці” (ГР О195U013346 інв. № 0296U001989); 29/1 “Схема розвитку портово-промислового комплексу у районі Аджаликському (Григор’євське) – Лиман”; розділ “Обсяги перевезень, організація та розміри руху на зовнішньому залізничному транспорті” (ГР О195U010804 інв. № . 0295U003084); 30/3 “Схема електрифікації залізниць України; на період 1994-2004 роки”; розділ “Розміри перевезень та організація руху по дільницях Південної залізниці, які електрифікуються” (ГР О0193U029642, інв. № 0293U001019); “Підвищення якості підготовки спеціалістів на підставі удосконалення та впровадження нових форм організації учбового процесу ГР UA 01003986-Р; 3-01 “Розробка методів прогнозування показників економічного та соціального розвитку України” № 0101U004724).

Госпрозрахункову роботу виконано у відповідності до “Державної програми соціально-економічного розвитку України на період 1995-2000 рр.”, що базується на дослідженнях, пов'язаних із тематикою науково-дослідних і бюджетних робіт кафедри “Економіка транспорту” Української державної академії залізничного транспорту.

Мета: дослідження полягає в обґрунтуванні методологічних підходів та концептуальних засад щодо удосконалення діючої системи планування, регулювання та управління, необхідної для формування та реалізації соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту країни в контексті удосконалення механізмів державного регулювання виробничої інфраструктури, ключовим ланцюгом якої є залізничний транспорт.

Мета дослідження обумовила вирішення таких задач:

- виявлено економічну сутність діючої системи державного регулювання залізничного транспорту з урахуванням його соціальних та економічних функцій у суспільстві;
- визначено роль і місце державного регулювання соціально-економічних процесів на терені ринкових відносин як фактора прискорення розвитку економіки;
- виявлено об'єктивні тенденції зміни соціально-економічних показників для вивчення економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних чинників як зовнішніх, так і внутрішніх;
- теоретично обґрунтована двоєдність функцій залізничного транспорту і розроблені концептуальні засади його стратегічного розвитку;
- виконано класифікацію соціальних чинників, що формують відповідний блок соціально-економічної моделі галузі;
- розширено вплив макроекономічних факторів на економічний блок соціально-економічної моделі галузі;
- узагальнено досвід ефективного використання соціально-економічного потенціалу галузі в забезпеченні довготривалого зростання економіки України;
- обґрунтовані шляхи та механізм активного використання соціальних ресурсів в підвищенні конкурентоспроможності галузі;
- визначені соціальні чинники, що мають вплив на конкурентостійкість;
- визначені об'єкти диверсифікації транспортного виробництва;
- розкрито особливості дії механізму державного регулювання галузі та запропоновані основні напрямки їх удосконалення;
- розроблено і запропоновано модель поетапної реструктуризації залізничного транспорту як ключового важеля (ричага) впливу держави на транспортну складову собівартості і ціни продукції та послуг;
- обґрунтовано і запропоновано концепцію розвитку залізничного транспорту з урахуванням диференційованих особливостей регіонів.

Об'єктом дослідження є:

- соціальні та економічні процеси, що відбуваються в галузі в її економічній трансформації (підприємства, галузеві органи управління та державного регулювання галузю), сфера економіки України;
- лінійні підприємства залізничного транспорту, залізниці, відділки залізниць, Укрзалізниця та Мінтранс.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та методичні засади державного регулювання соціально-економічного розвитку залізничного транспорту для забезпечення сталого макроекономічного зростання.

Методологічною основою є економічна теорія та наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів по темі дослідження. В процесі дослідження застосовані методи моделювання, порівняльного економічного аналізу, експертних оцінок, супутніх змін, формалізації, системного підходу, багатофакторного прогнозування, емпіричного дослідження, логічного моделювання, графічний метод, метод на орієнтацію передовиків та інші.

Інформаційну базу дослідження склали: Конституція України і інші закони України, статистична база даних Міністерства транспорту України, Міністерства промислової політики, Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України, Держкомстату України, Державної комісії по паливно-енергетичному комплексу та транспорту України, Укрзалізниці, наукові публікації українських та зарубіжних авторів, результати монографічного дослідження на підприємствах Донецької, Південної залізниць та Укрзалізниці в цілому.

Наукова новизна дисертаційної роботи полягає в наступному.

1. На основі здійснених автором наукових досліджень отримано такі результати, які можна кваліфікувати як **вперше одержано**:
 - обґрунтовані концептуальні засади по формуванню та функціонуванню соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України в контексті механізмів державного регулювання галузі. Її особливостями є зміст соціального та економічного блоків;
 - виконана класифікація основних макроекономічних показників, що стримують функціонування економічного блоку моделі на етапі формування ринкових механізмів державного регулювання;
 - підготовлені рекомендації по удосконаленню стратегічного планування рівня соціально-економічного розвитку;
 - розроблені пропозиції по підвищенню конкурентноздатності транспортних послуг з урахуванням соціальних та економічних наслідків;
 - викладені теоретичні основи концепції прийняття рішень на макrorівні про напрямок і рівень соціально-економічного розвитку галузі. У зв'язку з цим був розроблений понятійний апарат, що включає в себе такі терміни, як: “соціально-економічний потенціал транспортної системи”; “соціально-економічні ресурси транспортної системи”, “етап соціально-економічного розвитку”; “системна характеристика соціально-економічних показників”;
 - сформульовано поняття соціального потенціалу транспортної системи України як сукупності політичних, економічних, соціальних, екологічних та інших факторів і умов, що визначають рівень розвитку і можливість їх ефективного використання. Соціальний потенціал розглядається як особлива підсистема у загальній системі економіки, що створює передумови для найкращого використання соціально-економічних відносин у розвитку продуктивних сил держави через активну соціальну діяльність. Враховуючи це, активізація соціальних факторів, які визначають психологічний клімат, зменшує залучення державних дотацій (капіталовкладень). У зв'язку з чим це є головною умовою підвищення рівня соціально-економічного розвитку держави. Саме це і визначило передумови побудови соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України;

- запроваджено нову форму організації відносин в реалізації соціально-економічної моделі, яку побудовано на принципах взаємозв'язку її показників. В роботі обґрунтовується поняття етапу соціально-економічного розвитку (ЕСЕР), суть якого полягає у визначенні і дотриманні кожним блоком показників значень, відповідних нормативним, здійснення яких закладає основу для формування сприятливого ЕСЕР та активізації соціально-економічної діяльності. Реалізація соціально-економічної моделі передбачає координацію зусиль всіх робітників з урахуванням їх інтересів та досягнення підвищення ефективності використання соціально-економічних ресурсів на всіх стадіях виробництва;

- розроблено механізм взаємозв'язку соціально-економічних факторів, який складається з об'єктивних факторів, що формують ставлення робітника до праці, та суб'єктивних факторів, що безпосередньо впливають на працю. Об'єктивні фактори: економічні, виробничі, психологічні, екологічні, побутові, удосконалення виробництва, удосконалення праці. Суб'єктивні фактори: демографічні, психологічні, екологічні, соціальні та характеристики ставлення до праці. ЕСЕР передбачає стан від 1 до 100 %, а процес розвитку – стан від 50 до 100 % та відповідний процес банкрутства – від 50 до 0 %. Реалізацію цього механізму застосовано на підприємствах Південної і Донецької залізниць та Укрзалізниці. Рівень розвитку в 1999 році відповідно склав: 41,1 %, 46,1 % і 37,1 %. Таким чином, соціальний потенціал склав: 58,9 %, 53,9 %, 62,9 %;

- розроблено пропозиції по організації управління, планування та регулювання рівня соціально-економічного розвитку на 2005 рік. Реалізація пропозицій, що пропонуються, дозволить значно підвищити рівень розвитку та вивести галузь на рівень безбитковості, закласти механізм регулювання тарифів, створити умови стабілізації транспортної системи України. Таким чином, рівень розвитку у 2005 році по Південній і Донецькій залізницях та Укрзалізниці відповідно складе: 67,7 %, 75,7 % і 63,27 %. Таким чином, соціальний потенціал складе відповідно 32,23 %, 24,31 %, 36,74 %.

2. Отримано такі результати, які можна кваліфікувати як *удосконалено*:

- визначено показники, за якими можна визначити соціальний ефект. Соціальний ефект є сукупність соціально-економічних відносин між суб'єктами економіки (державною, галузевою, підприємствами і населенням), що виникають на всіх стадіях виробничого обороту та характеризують потоки соціальних ресурсів впродовж повного їх циклу. Соціально-економічна діяльність як сукупність цілеспрямованих дій в реалізації окремих соціальних проектів є лише механізмом соціального розвитку. Реалізація соціального розвитку і складових його механізмів забезпечує відтворення соціально-економічного потенціалу на якісно новій соціальній основі;

- виявлена економічна природа протиріччя між соціально-економічною неоднорідністю праці;

- виконано класифікацію основних чинників соціального блоку моделі розвитку галузі для побутової стратегії її розвитку.

3. Отримано такі результати, які можна кваліфікувати як *дістало подальшого розвитку*:

- економічний зміст таких понять “соціально-економічний потенціал транспортної системи”; “соціально-економічні ресурси транспортної системи”, “етап соціально-економічного розвитку”; “системна характеристика соціально-економічних показників”;

- визначено напрямки розвитку соціально-економічної транспортної системи з використанням обґрунтованої автором моделі та етапи її розвитку: процес виробництва; впровадження досягнень науково-технічного прогресу; концентрація виробництва; інтенсивність перевезень вантажів та пасажирів; стан рухомого складу та забезпеченість автошляхами; стан основних виробничих фондів та їх знос; інвестування та капіталовкладення. Все це залежить від активізації соціально-економічних показників (підвищення кваліфікації, рівня механізації та автоматизації праці, рівня комунального та

побутового обслуговування, рівня розвитку охорони здоров'я, стандартизації якості та продуктивності праці);

- напрямок соціально-економічного розвитку галузі було визначено за допомогою системної характеристики соціального розвитку транспортної системи, що є узагальнюючим показником економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних чинників як зовнішніх, так і внутрішніх.

- рівень соціально-економічного розвитку галузі був визначений як сукупність багатьох рівнів соціально-економічних показників, що знаходяться у взаємно однозначній відповідності;

- наукове обґрунтування запропонованої концепції було здійснено з позицій розгляду галузі як макроекономічної структури, оскільки економіка визначеного виду діяльності це є мікрорівень, що взаємно обумовлений виробничою структурою, що його організують;

- мікроекономічний підхід до галузі дав можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності організаційних структур мікрорівня;

- макроекономічний підхід до галузі дав можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності, що складається з виробничих, трудових та соціальних ресурсів;

- з позицій розробленої моделі в дисертації запропоновано визначати тип соціально-економічного розвитку за рахунок показників характеристики виробництва і виробничної сфери.

Практичне значення одержаних результатів. Положення та висновки дисертації за безпосередньою участю автора використані в процесі аналізу, соціологічного дослідження, розробки рекомендацій та прогнозів соціально-економічного розвитку, виконаних в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України та Південної і Донецької залізниць, Укрзалізниці, Міністерства транспорту України. Основні наукові положення та висновки дисертації зроблені для оцінки рівня соціально-економічного розвитку та соціального потенціалу, для прийняття і формування концепції прийняття рішень щодо соціально-економічного розвитку галузі.

Результати роботи дозволяють:

- формувати варіанти гнучких планів і прогнозів економічного розвитку галузі, що відповідають умовам її економічної сталості та збалансованості;

- визначати напрямок і рівень економічного розвитку залізничного транспорту за допомогою системного показника економічної кон'юнктури галузі - соціального розвитку транспортної системи і багатьох частинних показників;

- використовувати запропоновану методологію по прогнозуванню тенденцій соціально-економічного розвитку галузі як один з напрямків соціально-економічного планування, що може бути покладений в основу курсу по господарчому механізму керування економікою галузі.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертації доповідались на міжнародних, всесоюзних і всеукраїнських наукових, науково-практичних і науково-технічних конференціях та семінарах у 1983-2002 роках, основні з них: "Социально-экономические проблемы развития железнодорожного транспорта" (Ленинград, 1988 г.); "Регіони в незалежній Україні: пошук стратегії оптимального розвитку" (Харків, 1994 р.); "Проблеми формування і розвитку регіональних механізмів господарювання: Регіон 94" (Харків, 1994 р.); "Економіка та кадри України" (Харків, 1994 р.); "Регион: стратегия выживания и развития Донбасса" (Донецк, 1996 г.); "Структурні зміни та інвестиційні проблеми української економіки" (Харків, 1996 р.); "Проблеми економіки та вдосконалення економічної освіти в вищій школі" (Кіровоград, 1998 р.); "Социально-экономические проблемы развития транспорта регионов" (Ростов-на-Дону, 1997 г.); "Влияние человеческого фактора на безопасность движения на железнодорожном транспорте" (Луганск, 1999 г.); "Формування механізму регіонального управління в Україні" (Харків, 2001 р.); "Повышение безопасности через внимание человека" (Львов, 2001 г.); "Екологічний менеджмент у загальній системі управління" (Суми, 2001 р.); "Проблеми

економики транспорта в условиях реструктуризации" (Днепропетровск, 2001 г.); "Проблемы экономики транспорта" (Днепропетровск, 2002 г.).

Результати дослідження використовуються у навчальному процесі в курсах: "Економіка праці", "Управління трудовими ресурсами", "Економіка і соціологія праці", "Організація планування виробництва", "Стратегічний менеджмент", "Планування діяльності на підприємствах залізничного транспорту", "Стратегія підприємства", "Економіка залізничного транспорту", "Техніко-економічне обґрунтування діяльності підприємств".

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції належать особисто автору і є його науковим доробком.

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, в якій автором особисто розроблено наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо науково-методичних основ механізму активізації соціально-економічного розвитку України. В роботах, написаних у співавторстві, особистий внесок зазначений в списку опублікованих праць (стор. 24, 25, 26, 27).

Публікації результатів досліджень. Основні ідеї, положення та результати досліджень висвітлені в 60 опублікованих роботах, в тому числі в 2-х особистих монографіях обсягом 27,8 друк. арк.; 25 статтях 16,2 друк. арк.; в наукових фахових виданнях 2,3 друк. арк. Загальний обсяг публікацій 46,3 друк. арк., належать особисто автору 45,3 друк. арк.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається з вступу, п'яти розділів, висновків та переліку посилань і додатків. Загальний обсяг дисертації – 418 сторінок друкованого тексту, в тому числі 83 таблиці, 103 формули, 36 рисунків, перелік посилань з 2.10. 335 найменувань та 8 додатків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі дається загальна характеристика та мета аналізованої проблеми і підкреслюється її актуальність і вагомість визначення і розробки соціально-економічних показників для формування концепцій прийняття рішень по соціально-економічному розвитку галузі.

У першому розділі "Методологія моделювання транспортної системи України" розглядається соціальна сфера як об'єкт вивчення. Основна увага приділяється удосконаленню понятійного апарату цієї сфери економіки з позицій вимог сучасного етапу соціально-економічного розвитку країни. Показано, що формування ринкової економіки вимагає докорінних змін: форм власності, механізму розподілу прибутків, забезпечення основних соціальних гарантій, соціального страхування, мотивації трудової діяльності, структурної перебудови економіки і формування ринкової інфраструктури.

Становлення ринкової економіки здійснюється на основі двох принципів:

1. Економічної волі ринкових суб'єктів, держави та населення.
2. Повної відповідальності за результати своєї роботи.

Цей процес невідривно пов'язаний із формуванням визначених ціннісних орієнтацій, несумісних з примусовим встановленням "справедливих" виробничих відносин, насамперед у сфері розподілу, а також безумовним гарантуванням прав на працю і деякими іншими соціальними гарантіями. Ствердження принципів соціальної справедливості здійснюється шляхом формування системи соціального захисту. Роль держави у цьому процесі полягає в установленні регульованим законодавчим порядком основних соціальних гарантій, нормативному регулюванні механізмів їх забезпечення і наданні соціальної підтримки.

В Україні елементом соціального захисту повинно виступати страхування: медичне, пенсійне, від нещасного випадку на виробництві, від безробіття.

Основним документом, який відображає державну політику, є "Програма зайнятості".

Її заходи спрямовані, в першу чергу, на вирішення задач по запобіганню масового безробіття, підвищенню ефективності використання трудових ресурсів, забезпеченню соціальної захищеності малозахищеного працездатного населення щодо його зайнятості.

Найважливішими конкретними заходами, які впливають із програми, повинні стати:

1. Створення додаткових робочих місць, особливо в працевидливих районах і галузях.

2. Фахова підготовка і перекваліфікація робітників.

3. Забезпечення зайнятості громадян, що потребують соціального захисту.

4. Формування інфраструктури ринку.

В сучасних умовах забезпечення сталого економічного розвитку держави залежить від здійснення активної соціальної політики.

Реалізацію програми дозволять виконати запропоновані у дисертації методичні та теоретичні розробки, яким присвячена перша глава дисертації. Тут розглядаються теоретичні основи і проблеми ухвалення рішення про найкращий варіант соціально-економічного розвитку галузі.

Розробляється методика урахування, керування та регулювання соціальними чинниками. Пропонується понятійний апарат рівня соціального розвитку і рівня соціального потенціалу транспортної системи і визначається їхнє значення.

Визначення часткових показників по їхньому блоковому значенню можна обчислити як середню величину значень окремих показників з урахуванням рівня соціальної значущості (ваги) кожного з них у формуванні блокового. Рівень соціальної значущості визначається експертним шляхом. У загальному вигляді по кожному блоку показники визначаються як:

$$S_i = F(\bar{N}_i; \bar{K}_i) = \frac{\sum_j N_{ij} \cdot K_{ij}}{\sum_j K_{ij}}, \quad (1)$$

$$\sum x_i \cdot y_i = \bar{x}_i \cdot \bar{y}_i$$

де N_{ij} - значення частинного показника (j), що характеризує блоковий (i);

K_{ij} - рівень соціальної значущості (j)-го окремого показника в значенні i-го блокового;

$\bar{x}_i \cdot \bar{y}_i$ - скалярне множення;

$$\left. \begin{array}{l} \bar{X} = (X_1, X_2, \dots, X_n) \\ \bar{Y} = (Y_1, Y_2, \dots, Y_n) \end{array} \right\} \text{.. вектор соціальної значущості окремого показника в значенні i-го блокового;}$$

j - індекс використаного способу оцінки, j = 0...1.

Усі блокові показники характеризують загальне значення групового. Його оцінка здійснюється з урахуванням особливостей його формування:

$$G_K = G_T(S; K) = \frac{\sum_i S_i \cdot K_i}{\sum_i K_i}, \quad (2)$$

$$K_k = M_k$$

де $\bar{K} = (K_1, K_2, \dots, K_n)$ - вектор соціальної значущості блокового показника у формуванні i-го групового;

S_i - значення блокового показника;

K_i - рівень соціальної значущості блокового показника у формуванні групового, $K_i \in [0 : 1]$;

G_k - загальне значення групового ($K=0, 7$ для виробничої сфери, $K=0,3$ для невиробничої сфери);

M_k - багатовимірний припуск соціальної значущості.

Інтегральний показник є основним індикатором, що характеризує конкурентноздатність, і відображається у вигляді:

$$R_c = H(G; M) = \frac{\sum_k G_k \cdot K_k}{\sum_k K_k}, \quad (3)$$

де K_k - рівень соціальної захищеності групового показника у формуванні інтегрального.

Організація управління, планування та реалізація програми дозволить скоротити витрати на соціальні потреби. Завдяки пожеввленню в економіці зростуть зайнятість та прибутки, зменшиться чисельність одержувачів коштів по соціальній допомозі і безробіттю.

Застосування запропонованих методичних підходів дає можливість характеризувати соціальний клімат як особливу підсистему, що створює передумови для найкращого використання суспільно-економічних відносин у розвитку продуктивних сил через активну соціальну діяльність.

В другому розділі "Побудова моделі соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України", виходячи з загальних принципів побудови різноманітного роду систем і специфічних особливостей роботи залізничного транспорту і його ролі в розширеному відтворенні народного господарства, розроблено соціально-економічну транспортну систему (рис. 1).

Залізничний транспорт віднесено до класу простих самостійних неконсервативних систем, визначених у просторі і в часі. Внаслідок властивостей цілісності життєздатність наведеної системи полягає в зберіганні її сталості, що виявляється або в стабілізації її економічного розвитку, або в незмінності зовнішнього середовища.

Оскільки в умовах економічної кризи останнє особливо нереальне, то відносної сталості системи можна буде досягти за рахунок її внутрішньої інтенсифікації, удосконалення її соціально-економічного розвитку.

Соціально-економічний розвиток - це процес переходу галузі з одного стану в інший у результаті її виробничої діяльності. При цьому передбачається, що новий стан - це є попереднє, що змінилося та набуло більшої складності, удосконаленості, якості.

З принципу двоїстості існування транспортної системи впливає умова сумісності внутрішніх і зовнішніх аспектів, що визначають ступінь і якість задоволення попиту на транспортну продукцію пропозицією або реальними можливостями досягнутого рівня соціально-економічного розвитку транспортної системи.

Таким чином, сутність соціально-економічного розвитку транспортної системи полягає, по-перше, у визначенні джерел її поширення і, по-друге, у перетворенні соціально-економічної ефективності в її основне джерело, що впливає з рис.1 - підвищення конкурентостійкості виробництва.

У матеріально-речовинному аспекті транспортна система розподіляється на три взаємозалежних блоки:

1. ресурси (матеріальні, трудові, природні), їхній обсяг, склад у динаміці;
2. процес виробництва (перетворення ресурсів за рахунок зростання продуктивності праці);

3. розподіл кінцевої продукції транспортної системи - обсяг перевезень вантажів та пасажирів) - ВНП.

В дисертації важливе місце займає розгляд питань *забезпечення умов та напрямків активізації соціально-економічної діяльності*.

До соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України був включений аналіз економічної ефективності використання живої праці, від максимізації якої залежить кінцевий результат транспортної продукції.

Перш за все, з позиції забезпечення ресурсів розглядається праця. При цьому виділені найбільш актуальні три основні типи, у залежності від розподілу праці соціально-економічна неоднорідність їх об'єднує (рис. 2):

- перший тип означає функціональний розподіл праці.
- другий - утримання праці;
- третій тип відображає характер праці.

Сутність останнього типу виявляється також у досягненні максимального результату при обмежених ресурсах або заданого результату при мінімальних витратах. Крім того, для інтенсивного типу соціально-економічного розвитку системи основним джерелом розширеного виробництва є підвищення ефективності, що на практиці відповідає принципам конкурентостійкості.

Усі типи соціально-економічної неоднорідності праці є протилежними один до одного, проте знаходяться в тісній єдності. Вони можуть бути екстенсивними, тобто чинники виробництва можуть рости кількісно, і інтенсивними - тому що засоби виробництва оновлюються, а робоча сила набуває більш високої кваліфікації.

При розгляданні типів соціально-економічного розвитку галузі важливим моментом є вибір класифікації соціальних чинників. Більшість економістів до таких чинників відносять тільки суб'єктивні чинники, тому що їхній вплив на виробництво є визначальним, але тоді впливає, що ефективно використання їх повинно бути підпорядковане тільки суб'єкту. Саме тому необхідне проведення виваженої соціальної політики з урахуванням інтересів суб'єктів цього процесу, і усвідомлення ними відповідальності за долю держави та її місце у світовій співдружності. Але, оскільки умови, у яких знаходиться суб'єкт, формують його ставлення до праці, то необхідно передбачити об'єктивні чинники, оскільки вони безпосередньо впливають на працю.

Розроблено класифікацію чинників, яка включає в доповнення до раніше опублікованих у пресі такі блоки, як соціально-екологічні, чинники удосконалювання керування, чинники удосконалювання праці - об'єктивні, а також соціально-екологічні чинники - суб'єктивні.

На підставі класифікації соціальних чинників, що впливають на конкурентостійкість транспортного виробництва, а також на підставі комплексного дослідження запропоновано методика угрупування соціальних чинників досліджуваних показників. Основна суть методики полягає в тому, що в сумі усі соціальні ресурси будь-якого підприємства галузі, народного господарства в цілому дорівнюють 100%. У свою чергу вони підрозділяються на рівень соціального розвитку і наявний потенціал. У цілому показник рівня соціального розвитку націлює:

- на оцінку стану соціальних параметрів транспортної системи в кількісному вираженні;
- на порівняльний аналіз і зіставлення цього стану з еталонним, для однотипних підприємств залізниць;
- на визначення найбільш слабких ланок у розвитку підприємств залізниць, а згодом розробку заходів на основі вітчизняного і зарубіжного досвіду по ліквідації витрат, гнучкому керуванню наявними ресурсами.

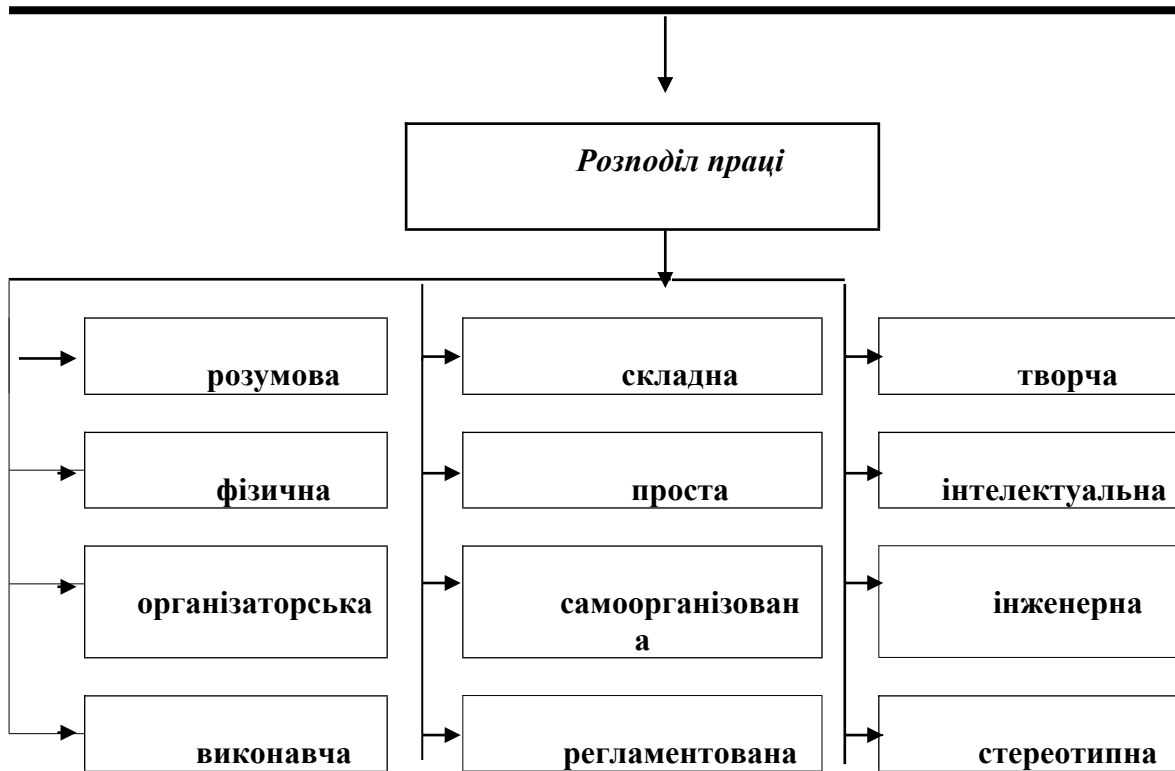


Рис.2. Соціально-економічна неоднорідність праці

На відміну від поняття рівня соціального розвитку, поняття соціальний потенціал транспортної системи відбиває ті ще не реалізовані можливості, що є в ній на шляху подальшого позитивного соціального розвитку.

За умов, коли ресурси дорівнюють рівню розвитку, впливає, що потенціал дорівнює нулю, соціальні ресурси цілком використані, тобто можливості подальшого прогресу на даний момент вичерпані.

Цей стан називається етапом соціально-економічного розвитку (ЕСЕР) і вводиться цей науковий термін (рис. 3). Період часу, при якому ЕСЕР набув свого найкращого значення, відповідає найвищому рівню розвитку в конкретних соціально-економічних умовах. Цей період обумовлений у просторі і в часі. Обумовлено межу ЕСЕР, коли підприємство спроможне саме регулювати свій розвиток, цей проміжок між II і III етапом, тобто тоді, коли розвиток вище 50%, а потенціал нижче. При відповідному регулюванні є значна частина внутрішніх резервів, що не вимагає додаткових інвестицій. Стан ЕСЕР, що має 75%, відповідає беззбитковості виробництва, а значення, що досягло 85% і вище, говорить про повну конкурентостійкість, тобто раціональне використання усіх наявних ресурсів дозволяє підприємству регулювати ціну і тарифи для залучення обсягів реалізації транспортної продукції.

Падіння від II до I етапу свідчить про критичний стан і банкрутство підприємства, тобто саме підприємство, без притягнення додаткових інвестицій, піднятися до другого етапу не може. А відсутність інвестицій і соціального захисту катастрофічно збільшує число банкрутів. Різне зниження ВВП і ВВП в Україні за останні десятиліття говорить про актуальність створення інституту соціального захисту і підтримки виробників. А запропонована методика може служити індикатором необхідності такого захисту.

У якості індикаторів розроблена група окремих показників, які характеризують значення кожного у загальній питомій вазі.

Методика зміни показника припускає значення його в межах від 0 до 1 (або від 0 до 100 %). Найкраще значення показника, що свідчить про високий рівень соціального розвитку в конкретній області, характеризує його величина, яка дорівнює 1. Іноді показники можуть набувати значення, близького до нуля. Таке становище означає, що стан оцінюваного явища

знаходиться на рівні кризи, і, як правило, збільшують витрати виробництва. Усі окремі показники розраховуються в порівняних відносних величинах і характеризують різноманітні сторони одного соціально-економічного явища.

Оскільки доцільно визначати соціально-економічний розвиток за кінцевим результатом, то на нього впливають основні фонди і робоча сила.

Робоча сила споживає кінцеву продукцію, розвивається, удосконалюється, щоб створити нову вартість ще більшого розміру.

Як особлива сфера діяльності, в роботі розглядаються питання управління якістю, її спеціалізація і кооперування. Просліджується тісний зв'язок систем управління якістю продукції та її стандартизації. Визначивши транспортну соціальну систему, а також принципи її життєздатності і функціонування, побудувавши соціально-економічну модель підвищення ефективності виробництва, а, отже, і конкурентостійкості, описавши соціально-економічну неоднорідність праці й аналіз підвищення її ефективності, розробивши класифікацію чинників, необхідно описати її виробничу діяльність. Таким чином, виникає реальна можливість створення необхідних умов як для активізації внутрішніх і зовнішніх чинників підтримки вітчизняних залізничників, так і зменшення транспортної складової.

Третій розділ дисертації "Вплив соціально-економічних чинників на загальні результати роботи транспорту України" присвячено аналізу впливу соціально-економічних чинників на загальні результати роботи транспорту України.

По-перше, цей аналіз за своєю структурою є дуже складним, про що свідчить наявність зв'язків, що існують між усіма видами транспорту. Звідси випливає правомірність прийняття поняття макрорівня. По-друге, галузь, здійснюючи транспортну (виробничу) діяльність, створює продукцію, що має її аналоги на рівні народного господарства, такі як чисту і кінцеву продукцію. Це і дає можливість характеризувати систему залізничного транспорту як макроекономічну структуру.

Виробнича діяльність даної системи має бути охарактеризована визначеним набором макроекономічних показників. Але, оскільки ці показники не виникають самі по собі, а є наслідком транспортного процесу, здійснюваного мікроекономічними структурами, лінійними підприємствами, то між макро- і мікрорівнем існує взаємно обумовлений зв'язок.

Проте у силу властивостей системності і всебічності макрорівень дає можливість формувати й узагальнювати показники продукції, адекватні показникам народного господарства в цілому.

У той же час процес соціально-економічного розвитку транспортної системи це є взаємозв'язок між продуктивними силами і виробничими відносинами. Тому він також має бути описаний визначеним набором макроекономічних показників, динаміка яких стійка в тимчасовому відношенні.

Ситуація в Україні нестандартна - внутрішніх коштів для виживання економіки недостатньо. Інвестиції не забезпечують заміни зношеного устаткування, а інвестори не поспішають провести вкладення через відсутність гарантій і наявність законодавчого хаосу. Функціонування транспорту України залежить від стабілізації приватного і державного виробника і споживача.

Виявлено негативні чинники, що знизили рівень виробництва транспортної галузі України: високий рівень зносу основних виробничих фондів; велика заборгованість платежів за транспортні послуги; низька конкурентоздатність на ринку міжнародних транспортних послуг; спад попиту на послуги вантажного транспорту; невирішеність проблем пільгового проїзду пасажирів міським транспортом; інвестиційна діяльність, яка внаслідок власних фінансових ресурсів на ці та інші цілі є неефективною.

Аналіз діяльності Мінтрансу України дозволив установити, що з 1990 р. парк транспортних засобів практично не поповнювався новою технікою. Внаслідок цього 49 % наявного рухомого складу, автобусів, автодорожньої техніки підлягає списанню.

Зокрема, на залізничному транспорті технічний стан пасажирських вагонів через відсутність коштів для їхнього відновлення і зниження витрат на капітальний ремонт близький до критичного. Не вистачає електропоїздів для приміських перевезень, а з наявного парку 47% підлягає списанню.

Аналогічна картина і з дизель-поїздами. У 1996 році була відсутня необхідна їх кількість, з наявних 49% підлягає списанню. Динаміка зносу ОВФ за період 1991-1996 рр. показує критичний їхній стан. Аналіз кількісного і технічного стану парку Укрзалізниці показав, що застарілий парк вимагає значних витрат для його експлуатації внаслідок низької економічності двигунів, не відповідає вимогам екології, не є конкурентноспроможним на міжнародному ринку перевезень.

У цілому аналіз експлуатаційної діяльності Мінтрансу України свідчить, що в 1996 р. обсяг відправлення вантажів скоротився на 30,2%, вантажообіг - на 31%, обсяг перевезення пасажирів - на 15%, пасажирооборот - на 10,8%, рівень задоволення потреб населення не перевищує 70%.

Прогнозні дані говорять про можливе зростання, починаючи з 1997 року. Виход на рубежі 1986 р. передбачається досягти в 2005 році.

Але виробничий аналіз технічного стану наявного парку усіх видів транспорту не дозволяє довіряти такого роду прогнозам, тому що інтенсивність перевезень залежить від діяльності усього народного господарства України.

У ділових ринкових відносинах необхідно подумати про зростаючу конкуренцію усіх видів транспорту. Основним чинником, що визначає цю конкуренцію, є тарифна політика, що діє відповідно до нормативних актів Уряду України і ґрунтується на:

- фіксованих тарифах, що підпадають під державне регулювання;
- договірних тарифах на підставі складеної калькуляції за узгодженням із підприємствами - споживачами послуг;
- вільних тарифах, що формуються у відповідності до попиту на ринках транспортних послуг.

Зміна тарифів у 1996 р. характеризувалася дохідною ставкою та індексом цін, а також виникненням тарифної конкуренції залізничного й автомобільного транспорту. Але поки обидва конкуренти є збитковими по перевезенню пасажирів, тому що проїзд пасажирів пільгових категорій населення складає 70%.

Стабілізація ефективності економіки залежить і від демонополізації. Мінтрансом розроблені заходи для демонополізації економіки. Виділено суб'єкти монополій.

Конкурентостійкість не може сполучитися з витратними методами, що дотепер мають місце по усіх видах транспорту.

Так, у 1999 р. матеріальні збитки з перерахованих причин склали 755,6 тис. грн, від злодійства - 239,7 тис. грн, від зловживань - 34,8 тис. грн, недостач - 481,2 тис. грн.

Особливо внаслідок зростання безробіття, фактів затримки виплати заробітної плати і соціальної напруженості зростають крадіжки на транспорті України.

На думку більшості вчених-економістів результати виробничої діяльності найбільш повно відбиваються в національному доході (чиста продукція) і валовому національному продукті (кінцева продукція). А в них реалізується єдність інтересів суспільства, трудового колективу, окремого робітника на усіх рівнях господарювання. Тому вивчення взаємодії робітників у загальному взаємозв'язку соціальних чинників має бути предметом дослідження наступного розділу.

У четвертому розділі "Вплив соціально-економічних факторів на загальні результати роботи підприємств залізничного транспорту" на основі класифікації чинників, структури програми соціологічного дослідження були досліджені окремі робітники, колективи, цехи, бригади, підприємства.

В дисертаційній роботі досліджуються питання ролі та місця соціального дослідження в соціально-економічному процесі та напрямки його вдосконалення.

Теоретичне обґрунтування соціологічного дослідження було засновано на побудові системи гіпотез і чинників системного аналізу об'єктів.

Соціальні чинники впливають різнонаправлено. Ефективність виробництва знижується в результаті комплексного впливу ряду чинників.

Результати соціологічного дослідження дозволили установити, що до числа основних соціально-економічних чинників, що знижують конкурентостійкість залізничного транспорту, слід віднести:

- високий процент зносу основних виробничих фондів;
- порушення диференціації в оплаті праці робіт різноманітної складності;
- відсутність матеріальної зацікавленості;
- збільшення ступеня емоційних навантажень;
- неможливість виявлення творчих здібностей;
- низький рівень економічних і маркетингових знань;
- погіршення умов праці і відпочинку;
- уповільнення і зниження рівня механізації та автоматизації виробництва;
- збільшення витрат праці;
- соціальна незадоволеність, що виявляється у витраті робітником часу у вигляді страйків, плинності кадрів, зниженні ініціативності і дисциплінованості;
- важкий психологічний клімат окремих колективів;
- забруднення навколишнього середовища;
- застосування технологій, що не є ресурсозберігаючими;
- збільшення захворюваності, травматизму і передчасної смертності;
- наявність чинників підвищеної водомісткості, матеріаломісткості, енергомісткості, затратності і недосконалості виробництва;
- повільне впровадження маркетингової системи, диверсифікації виробництва;
- відсутність високої якості на усіх етапах життєвого циклу продукції;
- недостатнє вивчення ринку збуту та потреб;
- відсутність контролю високої якості;
- відсутність зростання міжнародних контактів фахівців з якості;
- високий процент робітників, зайнятих виконанням ручних і малокваліфікованих робіт, у тому числі жінок;
- низький освітній і кваліфікаційний рівень робітників.

Дослідженням встановлено, що підвищення освітнього рівня знаходить реалізацію у ефективності таких показників, як: умовна сума економії матеріальних витрат на 1 працюючого; ефективність 1 упровадженої раціоналізаторської пропозиції; період просування до вищого розряду; термін освоєння нового обладнання; час оволодіння новими прийомами праці; зниження допуску браку у роботі та пошкодження інструменту; участь у раціоналізації і винахідництві.

Встановлено, що перерахована вище закономірність практично отримує реалізацію тільки за умов стабільних економічних та політичних обставин держави. Виявлено, що в умовах перехідної економіки відбувається не активізація соціальних чинників, а уповільнення їхнього розвитку, що у свою чергу безпосередньо впливає на збільшення витрат, а, отже, і собівартості транспортної продукції. Збільшення частини ручної праці комплексно погіршує значення біля двох десятків показників і знижує творчу активність робітників.

Причини низької творчої активності робітників закладені в самому характері праці, тому що низький процент зайнятих у науково-технічній творчості робітників безпосередньо припадає на виконавців ручних робіт. Разом з тим цей показник значно вищий серед зайнятих механізованою та автоматизованою працею, що підтверджує кореляційний аналіз.

Однією з форм НТТ є участь робітників у виробничих оглядах та конкурсах. Результати дослідження показали, що процент участі зростає зі збільшенням стажу роботи. Проведений кореляційний аналіз підтверджує високий ступінь залежності.

Вивчені та проаналізовані першочергові потреби і спонукальні мотиви роботи на транспорті.

Дослідження показало, що соціальна незадоволеність робітників виявляється, як незадоволеність роботою, професійними умовами праці і побуту, житловими умовами, рекреаційною сферою тощо, обумовлює негативний вплив на ефективність виробництва, що виражається плинністю кадрів, недисциплінованістю, неініціативністю робітників. Це спричиняє внутрішньозмінні і цілоденні витрати робітником часу, тобто соціальна незадоволеність, виражена витратою робітником часу, може бути виражена зниженням ефективності виробництва. Відповідно соціальні чинники стають резервами ефективності виробництва, тому їх необхідно враховувати. Уміле застосування і розвиток науково-технічної творчості, передових методів, форм організації транспортного виробництва як вітчизняної, так і закордонної практики дозволить домогтися істотного підвищення соціально-економічного розвитку транспортної системи України і держави в цілому.

П'ятий розділ "Обґрунтування соціально-економічної моделі залізничного транспорту України". За запропонованою методикою складено програмне забезпечення і проведені розрахунки по Укрзалізниці, Південній і Донецькій залізницях.

В роботі суттєве місце приділяється розгляду соціально-економічного планування як одного з найважливіших аспектів механізму управління та регулювання соціально-економічного розвитку держави.

Зниження рівня розвитку, що спостерігалось у 1999 році, свідчило про критичне падіння розвитку і перебування досліджуваних підприємств на лінії прямування до банкрутства, тобто діяльність досліджуваних об'єктів перейшла зі стану рентабельної у збиткову, а подальше падіння веде до повного банкрутства.

Таблиця 1 - Рівні соціально-економічного розвитку

	Рівень соціально-економічного розвитку			Соціально-економічний потенціал		
	1990	1999	2005	1990	1999	2005
Донецька	0,5267	0,4607	0,7569	0,4733	0,5393	0,2431
Південна	0,4975	0,4109	0,6777	0,5025	0,5891	0,3223
Укрзалізниця	---	0,3718	0,6326	---	0,6282	0,3674

Із застосуванням основної частини зарубіжного стратегічного планування – гнучкості – виконане прогнозне планування циклу соціально-економічного розвитку на 2005 рік.

За рахунок внутрішньої активізації соціальних чинників досягається зниження збитків, але для життєздатності транспортної системи необхідні комплексні заходи щодо переходу від збитковості до конкурентостійкості.

Враховуючи, що транспорт є монополією, регулювання тарифної політики в цілому залежить від держави.

При наявності дефіциту бюджету держава не в змозі покривати збитки транспортного виробництва, тому необхідні докорінні зміни, спрямовані на вирішення цих проблем.

У зв'язку з цим розроблено концепцію розвитку залізничного транспорту України в 3 етапи. 1-й етап спрямований на вишукування коштів, 2-й - на реалізацію соціально-економічної моделі розвитку, 3-й - на стабілізацію транспортного виробництва і конкурентостійкість.

В ній передбачається реалізація реструктуризації системи керування залізничним транспортом застосуванням повсюдної комп'ютеризації у два етапи.

Використовуючи світовий досвід реструктуризації системи керування, пропонується поступово, в три етапи, перейти на дворівневу систему керування.

Це дозволить значно скоротити постійні витрати транспортного виробництва. Наприклад, у середньому на 1 км експлуатаційної довжини в Україні припадає майже 14 людей, зайнятих на перевезеннях, а в США - 1,5 людини при однаковому обсязі перевезень.

Одночасно з перерахованими вище заходами необхідно постійно здійснювати диверсифікацію виробництва і транспортний маркетинг.

Реалізація запропонованої концепції дозволить залізничному транспорту стати безбитковим і отримати галузь із можливістю регулювання тарифів. Реалізація таких заходів веде до стабілізації транспортної системи:

- запропонована соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України дозволить значно знизити змінні витрати, а постійні організація, планування і регулювання, контроль і урахування їх приведе до повної їхньої активізації;

- поширення зони послуг на залізничному транспорті, тобто постійна диверсифікація збільшить прибутки залізничного транспорту при незначних витратах виробництва;

- оренда, продаж і часткова приватизація вивільнених основних виробничих фондів (ОВФ) у результаті реструктуризації знизить собівартість транспортної продукції, покриє збитки і частково оновить ОВФ;

- застосування елементів транспортного маркетингу дозволить утримати власні і знайти нові ринки, тим самим збільшити вантажо- і пасажиропотік, отримати додатковий прибуток, який буде спрямований на комп'ютеризацію транспортної системи;

- удосконалення технології транспортного виробництва за світовим стандартом дозволить дістати прибуток за рахунок значного скорочення енерго-, матеріало- і трудомісткості;

- удосконалення системи транспортних послуг дозволить отримати додаткові прибутки за рахунок підвищення попиту на транспортні послуги;

- демонополізація малодіяльних або збиткових підприємств дозволить значно знизити витрати на їхнє утримання, а вивільнені кошти спрямувати на інновацію виробництва і впровадження повсюдної комп'ютеризації;

- застосування вільних, договірних і пільгових тарифів дозволить залучити додатковий обсяг вантажних і пасажирських перевезень;

- лібералізація прикордонного митного пресингу, особливо з Росією, дозволить частково реанімувати транзитні транспортні потоки та одержати додатково інвестиції для розвитку залізничного транспорту, у тому числі і для спорудження в перспективі швидкісних транспортних коридорів.

ВИСНОВКИ

Сучасний етап соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, як ключового ланцюга виробничої інфраструктури України, зумовлює підвищення значення соціальних факторів. Соціальна політика є складовою частиною перехідної економіки. Забезпечення сталого соціально-економічного розвитку можливе лише при проведенні активної соціальної політики за умови врахування як інтересів суб'єктів цього процесу, так і усвідомлення ними відповідальності за долю держави та її місце у світовій співдружності. Тому в основу здійснення соціально-економічної моделі необхідно покласти принципи активізації соціальних чинників, а це можливо лише при формуванні в країні сприятливого психологічного клімату та проведенні узгодженої соціально-економічної політики.

Необхідно посилити державне регулювання соціальних процесів, стимулювати значне підвищення рівня соціального розвитку держави, транспортної системи України та її підприємств і тим самим забезпечити формування і розвиток ринкових механізмів їх дії.

Формування сприятливого соціального клімату визначають такі фактори, як політична стабільність, стан економіки і перспективи її розвитку, ступінь державного регулювання, податки, вартість робочої сили і сировини, вартість транспортної складової, зниження інфляційного процесу та безробіття, своєчасна виплата заробітної плати. Для створення сприятливого соціально-економічного клімату необхідно реформувати транспортну систему

України, стимулювати інвестиційну діяльність, провести оновлення основних виробничих фондів, активізувати соціальні резерви підприємств.

Для активізації соціальних резервів необхідні:

- створення системи координації діяльності органів державного управління та регулювання підприємствами з усуненням нераціональних та незаконних перешкод;
- організація планування, прогнозування та регулювання соціально-економічних процесів на підприємствах залізничного транспорту, що дозволить вирішити комплекс задач;
- забезпечити своєчасну підготовку трудових колективів і кожного їх члена до вирішення поточних і перспективних виробничих задач;
- створити умови для найбільш продуктивної і якісної роботи;
- підвищити економічну і соціальну ефективність транспортного виробництва на основі зростання його технічного рівня, впровадження наукової організації праці, поліпшення підбору і розміщення кадрів;
- стабілізувати контингент працюючих;
- скоротити втрати робочого часу;
- підвищити матеріальний добробут працівників, зростання їх освітнього і культурного рівнів, професійну підготовку і кваліфікацію;
- зміцнити виробничу дисципліну;
- створити атмосферу товариства і довіри, взаємної поваги і вимогливості;
- виховати у працівників сумлінне відношення до праці і зростання активності трудящих у керуванні виробництвом і громадському житті підприємства.

Найважливішим аспектом здійснення соціально-економічної політики в Україні є створення сприятливих умов для підвищення рівня розвитку і формування підприємствами необхідних коштів, а також підтримка стійкої кон'юнктури на ринках капіталу та соціальних ресурсів. Необхідно активніше використовувати нові підходи в державній соціальній діяльності, тому основним напрямком реалізації соціально-економічної моделі є:

1. Підвищення рівня механізації й автоматизації у всіх галузях залізничного господарства при значному зниженні кількості робітників, зайнятих ручною працею і ручною працею із застосуванням механізмів. Сферою широкого застосування ручної праці та ручної праці із застосуванням механізмів є допоміжні роботи.

При проектуванні нового будівництва, реконструкції і модернізації необхідно проводити широку експертизу на визначення рівня застосування ручної праці на знову створюваних робочих місцях.

2. Підвищення рівня утворення і кваліфікації робочих кадрів підвищує якісні показники виробництва, знижує брак і позначається на підвищенні ефективності транспортного виробництва і конкурентоспроможності. Також підвищується науково-технічна творчість працівників і їхня активність.

3. Повна комп'ютеризація робочих місць, виконана у відповідності до розробленої програми реструктуризації залізничного транспорту України.

4. Перепідготовка і навчання працівників, що вивільнилися, у зв'язку з утворенням нових робочих місць при додаткових обсягах перевізної роботи по міжнародних транспортних коридорах, що пройдуть через територію України.

5. У дисертації розроблені методологічні основи соціально-економічних показників і класифікація соціальних факторів, що дозволяють більш повно й об'єктивно оцінювати рівень соціального розвитку підприємств залізниць і визначають соціальний потенціал підприємств.

6. Запропонована методика ґрунтується на соціальних нормативах, що дозволяють здійснювати прогнози розрахунки соціального планування (інтегрального показника, групових, структурних і часткових) як по підприємству в цілому, так і по частковому показнику окремо.

7. Для зростання ролі соціального планування на макроекономічному рівні слід розробляти прогнози обсяги соціальних інвестицій за рахунок усіх джерел фінансування,

для реалізації пріоритетних соціальних проектів та напрямків фундаментальних пошукових досліджень, концентрації та спрямування усіх соціальних ресурсів.

8. Прискорити впровадження моделі диверсифікованості транспортного виробництва для можливості одержання додаткових доходів за рахунок надання розширення зони послуг та домагатися зниження збитковості залізничного транспорту України.

9. Найважливішим аспектом здійснювання кадрової політики є створення необхідних умов для впровадження програми реструктуризації управління транспортної системи України. Обґрунтовано необхідність і розроблена програма реструктуризації керування залізничним транспортом у два етапи. Зроблено розрахунок запропонованих заходів, що дозволить значно підвищити ефективність транспортної системи України взагалі. Необхідно активніше використовувати запропоновані моделі реструктуризації управління на залізничному транспорті з метою зменшення державних дотацій.

10. Запропоновано застосування синергізму для малопотужних лінійних підприємств, до більш великих, з метою скорочення витрат виробництва за рахунок спільного використання ресурсів.

11. Розробити та забезпечити виділення в самостійну підгалузь, зі своїм балансом підрозділу пасажирського господарства для здійснення перевезень пасажирів дальнього сполучення.

12. Розглянути питання про реалізацію неробочого парку вагонів з метою поповнення засобів та сучасних технологічних пристроїв і скорочення витрат у частині транспортної складової.

13. Доцільно на законодавчому рівні розглядати питання дозволу акціонування потужностей, що вивільняються, з метою скорочення витрат галузі на утримання майна.

14. За запропонованою методикою зроблене соціальне планування показників загальної схеми і представлена соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України. По розрахунках запропонованої методики залізничний транспорт України повинен перейти зі збиткового в прибутковий і конкурентоздатний.

15. З метою підвищення економічної ефективності галузі доцільно в програму реалізації моделі запровадити структуру керування.

16. Доцільним є впровадження соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України, яке повинно здійснюватися строго у відповідності до розробленої Концепції розвитку. Концентрованим вираженням реалізації розробленої концепції є фінансова стабілізація залізничного транспорту держави.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ РОБІТ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Позднякова Л.А. Социально-экономическая модель развития предприятия (на примере железнодорожного транспорта). – Харьков: Бизнес-Информ, 1998. – 186 с.

2. Позднякова Л.О. Нові форми реформування транспортної системи України. – Х.: Бизнес-Информ, 2000. – 214 с.

Статті в журналах та збірниках

3. Позднякова Л.А. Квалификация кадров и эффективность производства // Железнодорожный транспорт. - М., 1990. - № 2. С. 48-50.

4. Бочарников А.П., Позднякова Л.А. Диверсификация - один из путей выживания железнодорожного транспорта в переходный период // Сборник научных работ международной конференции – семинара “Проблемы и перспективы формирования цивилизованного общества”. - Харьков, 1996 г., 19-21 ноября. - Харьков: Основа, 1996. (Особистий внесок автора: внесені пропозиції щодо впровадження диверсифікації на залізничному транспорті).

5. Позднякова Л.А. Влияние социально-экономических факторов на общие результаты работы предприятий железнодорожного транспорта // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Харків, 1997. – № 4. – С. 6-9.

6. Позднякова Л.А., Дейнека А.Г. Значение топливно-энергетического комплекса Донбасса в развитии железнодорожного транспорта Украины // Вісник ХДЕУ. – 1997. - №1. – С. 54-56. (Особистий внесок автора: висвітлена роль залізничного транспорту в паливно-енергетичному комплексі України).
7. Позднякова Л.А. Проблемы стабилизации транспортной системы Украины // Харьков: Бизнес-Информ.- 1998. - № 13-14. - С.37-41.
8. Позднякова Л.А. Влияние социально-экономических факторов на конкурентоустойчивость предприятий железнодорожного транспорта // Вісник ХДЕУ. – 1998. - №1. – С. 49-51.
9. Позднякова Л.А. Рост цен потребительского рынка в Украине // Харьков: Бизнес-Информ.- 1998. - № 16 - С.29-32.
10. Позднякова Л.А. Концепция развития железнодорожного транспорта Украины // Харьков: Бизнес-Информ.- 1998. - № 21-22. - С.81-84.
11. Позднякова Л.А. Конкурентоспособность и социальная сфера // Вісник ХДЕУ. – 1998. - № 2 (6). – С. 95-97.
12. Позднякова Л.А. Моделирование социальной транспортной системы // Харьков: Бизнес-Информ.- 1998. - № 23-24. - С. 52-59.
13. Позднякова Л.А. Влияние научно-технического творчества на эффективность производства // Вісник ХДЕУ. – 1998. - № 4 (8). – С. 81-83.
14. Позднякова Л.А. Моделирование работы железнодорожного транспорта в условиях рыночных отношений // Залізничний транспорт України. – Київ . 1998. – № 1 (4-5). – С.49-50.
15. Позднякова Л.А., Дейнека А.Г. Социальная рыночная экономика – аспекты и проблемы, определяющие ее значение // Фаховий збірник наукових статей. - Вип 5, частина II. – Кіровоград, 1998. – С. 225-229. (Особистий внесок автора: висвітлено питання проблеми ринкової економіки в соціальному процесі).
16. Позднякова Л.А. Классификация социальных факторов, оказывающих влияние на эффективность транспортного производства // Фаховий збірник наукових статей. – Вип. 5, частина I. – Кіровоград, 1998. – С. 247-250.
17. Позднякова Л.А. Проблемы финансовой стабилизации транспорта Украины в условиях рыночных отношений // Харьков: Регион. Украинский научно-практический журнал. - № 1, 1999. - С.80-84.
18. Позднякова Л.А. Диверсификация производства на железнодорожном транспорте // Вісник ХДЕУ. – 1999.- №1.(9).– С. 50-52.
19. Позднякова Л.А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности // Бизнес-Информ.- 1999.- № 5-6.- С. 64-69.
20. Позднякова Л.А. Экономическое значение формирования новых рабочих мест и ликвидация безработицы в Украине // Вестник Международного славянского университета.- 1999.- № 1.- С. 39-41.
21. Позднякова Л.А. Основные направления реформирования железнодорожного транспорта Украины. Коментарі та огляди // Магістраль.- 1999.- № 16.-С. 2.
22. Позднякова Л.А. Основные направления реформирования железнодорожного транспорта Украины. Комментарии и обзоры // Транспорт.- 1999.- № 7 (25).- С. 14-16.
23. Позднякова Л.А. Финансовая стабилизация железнодорожного транспорта Украины // Харьков: Бизнес-Информ.- 1999.-№ 7-8 .- С. 64-67.
24. Позднякова Л.А. Реструктуризация угольной промышленности и социальные проблемы Донбасса // Харьков: Весник Международного славянского университета – 1999. - №5. Том II. – С. 55-57.
25. Позднякова Л.А. Реструктуризация управления на железнодорожном транспорте // Харків: Вісник ХДЕУ. – 1999. - № 4 (12). – С. 81-83.
26. Позднякова Л.А. Моделирование социально-экономических процессов // Харьков: Бизнес-Информ.- 2000.- № 4.- С.14 -17.

27. Позднякова Л.О. Особливості моделювання та оптимізації соціально-економічних процесів // Харьков: Вестник Харьковского государственного политехнического университета ХГПУ. – 2000. - Выпуск 112. - С. 69 –72.

28. Позднякова Л.А. Пути выхода из кризиса железнодорожного транспорта Украины // Харьков: Вісник Харківського національного університету ім. В.Н.Каразіна – 2001. - С. 33 –37.

29. Позднякова Л.О. Шляхи зниження собівартості перевезень на залізничному транспорті // Харьков: Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. Науково-технічний журнал.- 2001. - С. 100.

30. Позднякова Л.А., Дейнека А.Г. Модель подготовки квалифицированных кадров в Украине //Бизнес-Информ.- 2002.- № 7-8.- С.23-30. (Особистий внесок автора: розроблено модель розподілу соціальних ресурсів).

31. Позднякова Л.А., Дейнека А.Г. Теоретические подходы построения модели распределения ресурсов в Украине //Харьков: Весник Международного славянского университета – 2002- № 3. С. 3-5. (Особистий внесок автора: обґрунтовано теоретичні підходи та висвітлено питання проблеми підготовки кваліфікованих кадрів).

Тези доповідей опубліковані в таких збірках наукових праць:

32. Позднякова Л.А. Значение социальных факторов в развитии Украины // Материалы межрегиональной научно-практической конференции “Регионы в незалежній Україні: пошук стратегії оптимального розвитку”. – Харьков, 1994. – С. 115.

33. Позднякова Л.А. Социально-экономическая модель развития Донбасса //Материалы второй международной научно-практической конференции “Регион: стратегия выживания и развития Донбасса”. - Донецк: ООО Лебедь, 1996. – С. 250-251.

34. Позднякова Л.О. Соціально-економічне значення виходу залізничного транспорту України із кризи // Виступ на міжнародному конгресі економістів “Структурні зміни та інвестиційні проблеми української економіки”. - Харьков, 1996.

35. Позднякова Л.А. Социально-экономические проблемы работы железнодорожного транспорта Украины в современных условиях // Доклад на международной научно-технической конференции “Социально-экономические проблемы развития транспорта регионов” // Сборник научных статей. – Ростов-на-Дону, РГУПС (РИИЖТ), 1998. – С. 119-222.

36. Позднякова Л.А. Влияние активизации человеческого фактора на научно-техническое творчество // Труды 3-ей междунар. конф. “Влияние человеческого фактора на безопасность движения на железнодорожном транспорте”.- Луганск, 1999.- С. 11.

37. Позднякова Л.А. Влияние активизации человеческого фактора на научно-техническое творчество // Доклад на 3-ей международной конференции “Влияние человеческого фактора на безопасность движения на железнодорожном транспорте”// Сборник научных статей. - Луганск, 1999. - С. 12-14.

38. Позднякова Л.О. Управління соціальним розвитком в умовах нестабільної економіки // ”Стратегія розвитку України до 2010 року”. Збірник наукових праць Української Академії Державного управління при Президентіві України. – Харьков - УАДУ (ХФ) – 2000. - С. 47-50.

39. Позднякова Л.А. Пути выхода из кризиса железнодорожного транспорта Украины// Тези доповідей на 1 міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації”, - Дніпропетровськ, Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту. Тези доповідей, 2001. - С. 22-23.

40. Позднякова Л.О. Управління транспортними системами України // ”Державне управління та місцеве самоврядування”. Збірник наукових праць Української Академії Державного управління при Президентіві України.–Харків: Випуск 1/2001. Частина 1V. – С. 28-29.

41. Позднякова Л.О. Шляхи зниження собівартості перевезень на залізничному транспорті // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Харків, 2001. – №5. – С. 100.
42. Позднякова Л. А. Активизация человеческого фактора при работе на предприятиях железнодорожного транспорта Украины // 4-та міжнародна конференція “Вплив людського фактора на безпеку руху на залізничному транспорті” / Тези доповідей. – Львів, 2001. – С. 22-23.
43. Позднякова Л.А. Роль екології в системі взаємозв'язки соціальних факторів // Перша Всеукраїнська наукова конференція ” Проблеми екології в умовах реструктуризації”. Збірник наукових праць. – Суми, 2001. - С. 133-137.
44. Позднякова Л.О., Дейнека О.Г. Концепція регіонального розвитку транспорту // ”Державне управління та місцеве самоврядування”. Збірник наукових праць Української Академії Державного управління при Президенті України. – Харків – 2001. – С. 71-74. (Особистий внесок автора: запропонована концепція розвитку залізничного транспорту України).
45. Позднякова Л.А. Особенности реструктуризации на железнодорожном транспорте Украины // 2-га Міжнародна наукова конференція” Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації”. Збірник фахових наукових праць. – Дніпропетровськ, 2002. - С. 55-56.

АНОТАЦІЯ

Позднякова Л.О. “Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України”. Рукопис.

Дисертація у формі рукопису на здобуття вченого ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.02.03 – Організація управління, планування і регулювання економікою. Харківський національний університет Міністерства освіти та науки України, Харків, 2002.

Дисертація присвячена питанням формування концепції прийняття рішень про напрямок, рівень і вибір найкращого варіанта соціально-економічного розвитку галузі на основі розробки методів визначення і прогнозування соціально-економічних показників. У роботі розкривається новий напрямок в соціально-економічному моделюванні, заснований на концепції розвитку залізничного транспорту України. Встановлено, що розроблена модель складається з етапу соціально-економічного розвитку, який включає процес розвитку або процес банкрутства. Представлений комплекс методичних рекомендацій щодо можливості реалізації і проблеми оцінки соціально-економічної діяльності підприємств, вибору варіанта соціальних процедур при з'ясуванні частки збиткового підприємства залізничного транспорту, виявлення причин збитковості підприємств, виведення з кризового стану. Ефективність запропонованих рекомендацій обґрунтована теоретично і підтверджена практично. Представлені методичні рекомендації засновані на практичному дослідженні, проведеному на 54 підприємствах залізничного транспорту.

Ключові слова: соціально-економічна транспортна система; соціально-економічний потенціал транспортної системи; соціально-економічні ресурси транспортної системи; рівень соціально-економічного розвитку транспортної системи; етап соціально-економічного розвитку залізничного транспорту; диверсифікація залізничного транспорту; реструктуризація і комп'ютеризація; конкурентноздатність.

АННОТАЦИЯ

Позднякова Л.А. “Социально-экономическая модель развития железнодорожного транспорта Украины”. Рукопись.

Диссертация в форме рукописи на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.02.03 – Организация управление, планирование и регулирование экономикой. Харьковский национальный университет Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2002.

Диссертация посвящена вопросам формирования концепции принятия решений о направлении, уровне и выборе наилучшего варианта социально-экономического развития отрасли на основе разработки методов определения и прогнозирования социально-экономических показателей. В работе развивается новое направление в социально-экономическом моделировании, основанное на концепции развития железнодорожного транспорта Украины. На основе осуществленных автором научных исследований:

-обоснованы концептуальные основы по формированию и функционированию социально-экономической модели развития железнодорожного транспорта Украины в контексте механизмов государственного регулирования отрасли. Ее особенностями является содержание социального и экономического блоков;

-выполнена классификация основных макроэкономических показателей, которые сдерживают функционирование экономического блока модели на этапе формирования рыночных механизмов государственного регулирования;

-подготовлены рекомендации по совершенствованию стратегического планирования уровня социально-экономического развития;

-разработаны предложения по повышению конкурентоспособности транспортных услуг с учетом социальных и экономических последствий;

-изложены теоретические основы концепции принятия решений на макроуровне о направлении и уровне социально-экономического развития отрасли. В связи с этим был разработан понятийный аппарат, который включает в себя такие термины, как: “социально-экономический потенциал транспортной системы”; “социально-экономические ресурсы транспортной системы”, “этап социально-экономического развития”; “системная характеристика социально-экономических показателей”;

-сформулированы понятия социального потенциала транспортной системы Украины как совокупность политических, экономических, социальных, экологических и других факторов и условий, которые определяют уровень развития и возможность их эффективного использования. Социальный потенциал рассматривается как особая подсистема в общей системе экономики, которая создает предпосылки для наилучшего использования социально-экономических отношений в развитии производительных сил государства через активную социальную деятельность. То, что активизация социальных факторов, которые определяют психологический климат, уменьшает привлечение государственных дотаций (капиталовложений). В связи с чем, это является главным условием повышения уровня социально-экономического развития государства. Именно это и определило предпосылки построения социально-экономической модели развития железнодорожного транспорта Украины;

-внедрена новая форма организации отношений в реализации социально-экономической модели, которая построена на принципах взаимосвязи ее показателей. В работе обосновывается понятие этапа социально-экономического развития (ЭСЕР), суть которого состоит в определении и соблюдении каждым блоком значений показателей, соответствующих нормативным, осуществление которых закладывает основу для формирования благоприятного ЭСЕР и активизации социально-экономической деятельности. Реализация социально-экономической модели предусматривает координацию

усилий всех рабочих с учетом их интересов в достижении повышения эффективности использования социально-экономических ресурсов на всех стадиях производства;

-разработан механизм взаимосвязи социально-экономических факторов, состоящий из объективных факторов, которые формируют отношение рабочего к труду, и субъективных факторов, которые оказывают непосредственное влияние на труд. Объективные факторы: экономические, производственные, психологические, экологические, бытовые, совершенствование производства, совершенствование труда. Субъективные факторы: демографические, психологические, экологические, социальные и характеристики отношения к труду. ЭСЕР предусматривает состояние от 1 до 100 %, а процесс развития – состояние от 50 до 100 % и соответствующий процесс банкротства – от 50 до 0 %. Реализация этого механизма применена на предприятиях Южной и Донецкой железных дорог и "Укрзалізниці". Уровень развития в 1999 году соответственно составил: 41,1 %, 46,1 % и 37,1 %. Таким образом, социальный потенциал составил: 58,9 %, 53,9 %, 62,9 %;

-разработаны предложения по организации управления, планирования и регулирования уровня социально-экономического развития на 2005 год. Реализация предложений, которые предлагается внедрить позволит значительно повысить уровень развития и вывести отрасль на уровень безубыточности, заложить механизм регулирования тарифов, создать условия стабилизации транспортной системы Украины. Таким образом, уровень развития в 2005 году по Южной и Донецкой железным дорогам и "Укрзалізниці" соответственно составит: 67,7 %, 75,7 % и 63,27 %. Таким образом, социальный потенциал составит соответственно 32,23 %, 24,31 %, 36,74 %.

Установлено, что разработанная модель состоит из этапа социально-экономического развития, который включает процесс развития или процесс банкротства. Представлен комплекс методических рекомендаций по возможности реализации и проблеме оценки социально-экономической деятельности предприятий, выбору варианта социальных процедур при решении судьбы убыточного предприятия железнодорожного транспорта, выявлению причин убыточности предприятий, выводу предприятий из кризисного состояния. Эффективность предложенных рекомендаций обоснована теоретически и подтверждена практически. Представленные методические рекомендации основаны на практическом исследовании, проведенном на 54 предприятиях железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: социально-экономическая транспортная система; социально-экономический потенциал транспортной системы; социально-экономические ресурсы транспортной системы; уровень социально-экономического развития транспортной системы; этап социально-экономического развития железнодорожного транспорта; диверсификация железнодорожного транспорта; реструктуризация и компьютеризация; конкурентоспособность.

SUMMARY

Pozdnykova L.A. "Socio-economic model of railway transport development Ukraine ". Manuscript.

Thesis in manuscript form seeking for doctor of economic sciences on speciality 08.02.03 - Economics organisation operation, planning and regulation, Xarkiv, 2002.. Kharkov national university. Education Ministry and Ukraine sciences, Kharkov, 2002.

Thesis is devoted to the problems of conception forming of making decisions on direction, level and best variant selection of socio-economic development of franch on the base of method development of determining of socio-economic indexes. New direction in socio-economic modelling based on Ukraine railway transport development conception developed in this thesis. It was established that developed model consisted of socio-economic development stage which

includes development or bankruptcy process. A, complex of methodical recommendations on realisation possibility and of estimation problem of socio-economic activity of enterprises on variant selection of social procedures under decision of future of unprofitable railway transport enterprise is presented in this thesis.

Causes of enterprises unprofitableness and their crises overcoming are presented here.

Effectiveness of offered recommendations is theoretically grounded and practically confirmed. Represented methodical recommendations are based on practical research carried out at, 54 railway transport enterprises.

Key words: Socio-economic transport system; Socio-economic potential of transport system; Socio-economic resources of transport system; Level of socio-economic social development of transport system; Stage of socio-economic development of railway transport; Diversification of railway transport; Resfructrization and Computerisation.

ПОЗДНЯКОВА ЛЮБОВ ОЛЕКСІВНА

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

08.02.03 - Організація управління, планування і регулювання економікою

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Комп'ютерна верстка

к.е.н., доцент Позднякова Л.О.

Підписано до друку “___” _____ 2002р.
Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.
Умовн.-друк. арк.-1,7. Обл.-друк. арк.-1,9.
Замовлення № ____ . Тираж 120. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТу., свідоцтво ДК №112 від 06.07.2000р.
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків-50, пл. Фейербаха, 7