

Макаренко // Проблеми науки. – 2008. – №7. – С. 39-42.

9. Федулова Л.Н. Перспективи інноваційно-технологічного розвитку промисловості України

/ Л.Н. Федулова // Економіка України. – 2008. – №7. – С. 24-36.

10. Ільяшенко З. Формування структури інвестиційних ресурсів розвитку підприємств // Бізнес Інформ. – 2009. – №9-10

Анотація. В статті розглядається стан розвитку інноваційних підприємств в Україні. Проаналізовані внутрішні та зовнішні проблеми та загрози для розвитку динамічно ростущих фірм, підкреслена значимість фірм-газел для перехідних економік. Розглянуті шляхи розвитку інноваційних фірм, на прикладі Харківського експериментального заводу підйомно-транспортного машинобудування.

Ключові слова: інновації, фірми-газели, феномен довготривалого стійкого зростання компаній, економічний феномен швидкого зростання підприємств, бізнес-модель.

Summary. This article discusses the state of development of innovative enterprises in Ukraine. Analyzed the internal and external challenges and threats for the development of fast-growing firms emphasized the importance of firms in transition economies for the gazelles. The ways of the development of innovative firms, as an example of Kharkov pilot plant handling machinery.

Keywords: innovation, firm-gazelle, the phenomenon of long-term sustainable growth of companies, the economic phenomenon of fast companies, enterprise business model.

*Рецензент д.е.н., професор УІПА Прохорова В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 331.522.4:656.2

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Чебанова Н.В., д.е.н., професор (УкрДАЗТ),
Українська Л.О., д.е.н., професор (ХНЕУ)*

В статті розглянуті теоретичні положення та методичні підходи до формування та розвитку соціально-економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: соціально-економічний потенціал, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми. Ефективність роботи залізничних підприємств в умовах перехідної економіки і вітчизняного корпоративного менеджменту, що тільки формується, відповідно до сучасних економіко-правових вимог, повинна визначатися багатофакторним підходом, адаптивними організаційно-економічними інструментами, які створюють реальний синергетичний ефект від взаємодії матеріальних, фінансових, трудових і інших ресурсів на консолідованому рівні. Суттєвою перешкодою до виявлення як реальних, так і потенційних чинників підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, являється традиційне, таке, що не

цілком відповідає сучасним вимогам, використання ресурсів і можливостей. Сьогодні в галузі, переважає характер управління, при якому короткострокові цілі продовжують грати більш визначальну роль, ніж середньо- і довгострокові, а це не дозволяє сформувати багатофазний і багатоканальний економічний простір для проектування, моделювання і вибору управлінських рішень. Така ситуація, посилена хронічним дефіцитом оборотних коштів, призводить до недовикористання ресурсів підприємств з одного боку, і погіршення можливостей продуктивного апарату, з іншою.

Аналіз останніх досліджень. Значення і місце залізничного транспорту в народно-

господарському комплексі України зумовлює пошук рішень щодо проблем, спрямованих на визначення довгострокових галузевих пріоритетів, можливостей оптимального задоволення соціально-економічних потреб у перевезеннях, інструментів підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості залізничної галузі. З цих позицій, особливої актуальності набуває вивчення проблеми формування і використання ресурсів та резервів, можливостей та ймовірностей, що втілюються в соціально-економічному потенціалі підприємств залізничного транспорту.

Сучасні стратегічні завдання, що поставили перед залізничним транспортом, спрямовані на підвищення ефективності використання існуючих ресурсів, забезпечення прозорості фінансової діяльності, вдосконалення системи управління галуззю, підвищення її інвестиційної привабливості. Ці питання розглянуті в працях таких вчених як: Аксьонов І.М., Бараш Ю.С., Дикань В.Л., Колесникова Н.М., Кулаєв Ю.Ф., Макаренко М.В., Сйтутіс Г.Д., Цветов Ю.С. та інші. Високо оцінюючи вклад вищезазначених і цілого ряду інших авторів в отриманні ними результати, необхідно відмітити, що в працях цих дослідників наголос ставиться на теоретичні і практичні питання управління ефективністю підприємства, через використання лише економічних складових його потенціалу.

Методологічні аспекти визначення, формування і управління окремими видами потенціалу підприємств залізничної галузі (економічний потенціал, ресурсний, транспортний, конкурентний, інноваційний, інвестиційний, та ін.) знайшли своє віддзеркалення в дослідженнях вітчизняних науковців, проте жоден з авторів не торкається дослідження змісту і особливостей соціально-економічного потенціалу залізничного транспорту, питань комплексної оцінки соціально-економічного потенціалі підприємств галузі.

Метою статті є обґрунтування теоретичних положень і розробка методичних підходів до формування і розвитку соціально-економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Вклад основного матеріалу. Формування і використання потенціалу підприємства майже не розглядалося в аспекті теорії «соціалізації економічних систем» [1, 2]. У найменшій мірі ця проблема вивчена в підструктурах (структурних підрозділах) комплексів-монополістів, що є детермінантами, часто приймають уніфіковані рішення відносно розвитку соціально-економічного потенціалу формально самостійних підструктур. Саме такими підструктурами є

комплекс залізничних підприємств, які підпорядковані Міністерству інфраструктури України, у тому числі у складі шести залізниць, які є територіально-галузевими об'єднаннями і державними за формою власності.

Потреба у використанні терміну «потенціал» в галузі залізничного транспорту виникла в 90-х роках ХХ ст., коли залізниці України були відокремлені від МШС СРСР і потребували перегляду наявних ресурсів у зв'язку зі зміною структури соціального замовлення на послуги з перевезень.

Зменшення обсягів внутрішніх та транзитних перевезень спричинило скорочення доходних надходжень залізниць, що є головним джерелом фінансування основної діяльності залізничного комплексу, ускладнило реалізацію процесів модернізації, оновлення парку рухомого складу і споруд галузі та уповільнило її інноваційний розвиток (з 1992 року потреби в інвестиціях задовольняються на 25-30 %).

Ще одна причина складного соціально-економічного становища залізничного транспорту криється в минулому, коли вітчизняні залізниці були частиною системи шляхів сполучення СРСР, а після його розпаду отримали в спадщину морально застарілі та фізично зношені основні фонди, низький рівень організації виробництва, неадекватні механізми стимулювання праці, низьку виконавчу дисципліну, досить розгалужену, але малоефективну соціальну сферу, а також систему управління галуззю, що відповідала директивно-плановій економіці. До формування ринкових умов в Україні залізничний транспорт виявився неготовий, а ні з боку економічних завдань, а ні з боку соціальних вимог, що ставляться до транспортної сфери у світі, а тому не міг задовольнити зростаючі потреби до якості, швидкості перевезень вантажів, комфортності перевезень пасажирів, та інших чинників, що відбивають якість задоволення соціальних і економічних потреб. Він почав поступатися позиціями у конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом.

Причиною, що має внутрішній характер, можна назвати недостатньо ефективні заходи формування, використання і розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного транспорту (далі СЕП ЗТ), як з боку державних органів влади, так і з боку керівництва галузі. Внаслідок цього сформувалися певні перешкоди, для розвитку СЕП ЗТ. В якості заходів подолання таких перешкод і в одночас підвищення СЕП ЗТ, науковці та практики [3, 4] відносять наступні:

- розмежування функцій державного регулювання та господарського управління залізничним транспортом;

- вдосконалення механізму розподілу доходів від перевезень між підприємствами;
- наявність міжзалізничних стиків обслуговування рухомого складу та облаштування;
- наявність міжзалізничних стиків диспетчерського управління;
- нарощування ефективності використання локомотивного парку;
- забезпечення прозорості при плануванні і фактичному формуванні витрат на перевезення;
- нарощування ефективності використання пасажирських та вантажних вагонів;
- впровадження дієвого механізму мотивації праці;
- гармонізацію соціально-економічних інтересів галузевих господарств залізниць;
- актуалізацію економічної зацікавленості роботи персоналу підприємств в кінцевому результаті (щодо впливу на витрати від експлуатаційної діяльності, де на даний час персонал не заохочується до економії);
- впровадження заходів щодо сприяння, отримання підприємствами галузі кредитів та позикових коштів за спрощеними умовами;
- нарощування ефективності використання трудових ресурсів, скорочення втрат робочого часу, які є значними;
- забезпечення прозорості у розрахунках за виконання робіт однією залізницею для іншої;
- оновлення основних фондів, що характеризуються високим рівнем фізичного та морального зносу;
- вдосконалення механізму розрахунку амортизаційної вартості активів та їх вплив на результати діяльності підприємств;
- підвищення рівня технологічної і організаційної забезпеченості перевізного процесу;
- підвищення рівня транспортного сервісу;
- підвищення рівня інформатизації транспортного процесу;
- оптимізація процесу переміщення вантажів через державний та митний кордони України по строках і процедурах;
- прискорення впровадження заходів вдосконалення транспортних технологій та їх інтеграції з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями;
- посилення можливостей транспортних комунікацій для обслуговування міжнародного транзиту вантажів;
- подолання перешкод в питаннях інтеграції з європейською залізничною транспортною системою;
- забезпечення відповідності якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам;

- підвищення ефективності залізничної та транспортної інфраструктури;
- підвищення інноваційної активності та забезпечення взаємозв'язку з науковою сферою;
- впровадження механізмів державної підтримки інноваційного розвитку галузі;
- підвищення ступеню використання можливостей залізничних транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- підвищення рівня соціального захисту працівників та членів їх сімей;
- використання СЕП підприємств залізничного транспорту, що виконують містоутворюючу функцію та посилення їх впливу на соціально-економічний розвиток певного регіону, тощо.

На думку авторів статті, реалізація наведених заходів і рішення завдань, що з ними пов'язані лежить саме у площині формування, використання і розвитку СЕП ЗТ.

В теперішній час роль формування потенціалу залізничного транспорту постійно зростає, адже оптимально сформований потенціал залізничного транспорту визначає рівень якості послуг з переміщення в кожній країні, є запорукою національного розвитку та національної безпеки, а конкурентоспроможність транспортних систем, і залізничного транспорту, зокрема, - основою розвитку інфраструктури країни.

На першому кроці спроби надати визначення поняттю “соціально-економічний потенціал залізничного транспорту” використовуємо теорію визначень [5]. Відповідно до теорії визначень існує декілька основних видів визначень: визначення через рід і видові відмінності, семантичні визначення, синтаксичні визначення та інші. Визначення (дефініції) являють собою способи специфікації окремих предметів (реальних чи абстрактних), множин, відповідних їм властивостей і відношень, а також систем об'єктів; визначення уявляють собою засоби введення й уточнення термінів.

В нашому випадку треба застосувати екстенціальний семантичний вид визначення, оскільки об'єкт, що визначається (соціально-економічний потенціал залізничного транспорту) описується через вираз у вигляді екстенсіоналу. Крім того, оскільки СЕП будь-якого суб'єкту господарювання є цілісною сукупністю гомогенних компонентів [6] – СЕП галузі має певні синергетичні властивості, при визначенні яких необхідно використовувати системний підхід.

Існування підприємства залізничного транспорту, залежить, від того, наскільки його соціально-економічні інтегральні і реальні

можливості задовольняють не лише інтереси власників та держави, але і інтереси суспільства і інтереси працівників самого підприємства. Соціальний чинник може і повинен стати потужним важелем дії на економічній перетворення. Він повинен використовуватися з максимальною ефективністю на основі точних розрахунків, чіткої системи організації і стимулювання.

Поточні результати діяльності будь якої суспільно-економічної системи виявляються результатами сукупної реалізації соціального та економічного потенціалів, які разом є проявом єдиного соціально-економічного потенціалу системи. Тому, соціально-економічний потенціал підприємства розуміється як об'єднання двох взаємозалежних підсистем – соціального і економічного потенціалів.

У кожній з підсистем як складових:

- з одного боку - свої ресурси і особливості формування, свої можливості і ймовірність повного їх використання;

- з другого боку взаємообумовлені напрямки розвитку, які лише в комплексі можна використовувати для досягнення найбільшої ефективної діяльності підприємства.

Якщо зміст економічної складової потенціалу підприємств залізничної галузі вже достатньо розкрито в широкому колі наукових публікацій, то соціальній складовій потенціалу не придано належної уваги.

Єдність соціально-економічного потенціалу обумовлюється тим, що економічний потенціал створює можливості для збільшення соціального потенціалу, а соціальний потенціал сприяє підвищенню економічного потенціалу. В залежності від того, що автори наукових праць розуміли під поняттям соціальний потенціал визначалося й поняття соціально-економічного потенціалу. Тому вважаємо помилковим розглядати ці складові відокремлено.

Існування підприємства, як економічної та соціальної структури залежить насамперед від того, наскільки його соціально-економічні інтегральні і реальні можливості задовольняють не тільки інтереси власників, але і інтереси суспільства в вузькому сенсі та інтереси самих працівників підприємства і членів їх родин.

Недоліком усіх узагальнень, що використані для окреслення соціальної складової потенціалу, є уникнення розгляду проблем збалансування економічної і соціальної складових потенціалу суб'єкту господарювання, тобто збалансування індивідуальних потреб працівника зі стратегічними потребами компанії. Підтримання такого балансу є можливим за рахунок досягнення відповідності соціального

пакета основним цілям сторін трудових відносин в галузі.

Досягнення даної мети стає можливим через реалізацію певних функцій соціальної складової потенціалу: гарантійної, мотиваційної та компенсаторної.

Сьогодні ці функції втілюються в складі соціального пакету залізничної галузі.

Оскільки будь-яке підприємство являє собою соціальну організацію, в структурі якої можна видокремити певні соціальні групи, соціальний пакет розглядається як соціологічна взаємодія між працівниками, підприємством та суспільством в цілому.

Феномен психологічної взаємодії між підприємством та працівником є одним з визначальних факторів довготривалості й успішності трудових відносин. У разі, якщо підприємство пропонує неадекватне індивідуальним очікуванням працівника середовище, ступінь психологічного залучення та відчуття належності до нього неодмінно зменшуватиметься, що з часом відіб'ється на економічних показниках залізничного комплексу.

Розгляд складу і сутності соціального пакету галузі демонструє ступень забезпечення досягнення соціальних очікувань працівників, що ґрунтується на трьох принципах компенсаційної політики:

– конкурентоспроможність (зовнішня справедливість) – відображає рівень співвідношення оплати, яку пропонує підприємство, до рівня оплати аналогічної посади, що сформувався на ринку;

– відповідність (внутрішня справедливість) – формується під час порівняння різних видів робіт з метою визначення цінності кожного з них та встановлення ієрархії зарплат всередині підприємства;

– індивідуальна справедливість – відображає суб'єктивне сприйняття справедливості компенсації власне працівниками.

Потенціал залізничного транспорту визначається, передусім, як здатність галузі працювати і задовольняти потреби суспільства, але, в той же час, розвивати його (потенціал). Різноманіття проявів соціально-економічного потенціалу підприємств розкривається в тім, що він: 1) має дві сторони прояву - соціальний потенціал (можливості, пов'язані з умовами і організацією праці, побуту і самореалізації працівників) і економічний потенціал (можливості, пов'язані з використанням капіталу підприємства, фінансових, трудових та інших ресурсів); 2) існує на основі ресурсів підприємства (трудова, фінансова, природна і т.д.); 3) створює можливості отримання

підприємством економічних вигод і задоволення соціальних очікувань; 4) є результатом високопрофесійної, компетентної і успішної управлінської діяльності.

У сучасних економічних і соціальних умовах функціонування залізничного транспорту потрібні нові підходи до формування і використання соціально-економічного потенціалу галузі. При цьому стає визначальним системний моніторинг соціальних і економічних чинників для оперативного внесення обґрунтованих змін у внутрішні ресурсні середовище і менеджмент підприємства.

Висновок. Виходячи з вищевикладеного, під соціально-економічним потенціалом підприємства галузевої приналежності слід розуміти сукупність залучених ресурсів і їх резерви, що можуть бути активовані для забезпечення сталого економічного і соціального функціонування та розвитку галузі. Отже, щоб відтворити цілісний соціально-економічний потенціал, адаптований до мінливого економічного середовища, необхідно мати не тільки оцінку стану потенціалу, але й оцінку резервів його розвитку. Якщо для першої оцінки достатньо сформувати систему відокремлених і узагальнюючих показників то для другої - необхідно врахувати певну сукупність факторів і умов. Запропонований нами методичний підхід потенціалом підприємства / Заруба В.Я. // до комплексної оцінки соціально-економічного Потенціалу підприємства і резервів його Всеукр. наук.-метод. конф. – Львів: 2007. – С.182-відновлення може бути сформульований з 183. урахуванням існуючого позитивного вітчизняного і зарубіжного досвіду у цій сфері.

Анотація. В статье рассмотрены теоретические положения и методические подходы к формированию и развитию социально-экономического потенциала предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: социально-экономический потенциал, предприятия железнодорожного транспорта.

Summary. In article are considered theoretical positions and methodical approaches to shaping and development social – economic of the potential enterprise rail-freight traffic.

Keywords: social – economic potential, enterprises of the rail-freight traffic.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Економічна енциклопедія: у 3 т. Т.3/ [редкол.: С.В. Мочерний та ін.] – К.: Видавництво центр „Академія”, 2000. – 952 с.

2. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь – 2-е изд., исправ. / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1998.- 478с.

3. Гребешкова О.М. Стратегія зовнішнього зростання підприємства / О.М. Гребешкова // Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, сталі економічне зростання: матеріали V міжнар. наук. конф. Ч. 1. – Донецьк: ДонНУ, 2004. – С. 33-36.

4. Стратегічні виклики XXI століття суспільству та економіці України: в 3-х т., Т.1: Економіка знань – модернізований проект країни / за ред. акад. НАН України В.М. Гейця, акад. НАН України В.П. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б.Є. Кваснюка.- К.: Фенікс, 2007. - 542 с.

5. Шухов А. Философская теория определения. [Електроний ресурс] / А. Шухов Режим доступу: <http://nounivers.narod.ru/ofir/det.htm>.

6. Заруба В.Я. Управління соціальним Потенціалом підприємства / Заруба В.Я. // Проблеми економічної кібернетики: матеріали XII Потенціалу підприємства і резервів його Всеукр. наук.-метод. конф. – Львів: 2007. – С.182-відновлення може бути сформульований з 183.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.