



УДК 330.34.014:656.2

О. І. Зоріна,  
к.т.н., доцент, зав.каф. «Маркетинг на транспорті»,  
Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

## ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОЦІНКИ РІВНЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

*В статті розглянуті основні функціональні складові соціально-економічного розвитку залізничного комплексу, відповідно до його моделі та умов реформування, на основі яких запропоновано систему оцінки рівня соціально-економічного розвитку галузі.*

*The article discusses the basic functional components of social and economic development of the railway sector, according to the model and the conditions of reform, on which proposed a system of evaluation of socio-economic development of the industry.*

**Ключові слова:** залізничний комплекс, соціально-економічний розвиток, складові соціально-економічного розвитку, система оцінки.

**Вступ.** Необхідною умовою подолання кризових явищ в економіці України є ефективний розвиток та функціонування транспортної системи, основу якої становить залізничний комплекс України. Створюючи передумови соціально-економічного розвитку країни, залізничний транспорт забезпечує єдність основних ланок народногосподарського комплексу. В умовах реформування залізничного транспорту, підвищення конкуренції на ринку транспортних послуг актуальним є питання забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту та формування системи оцінки її рівня.

**Постановка проблеми.** Питанням, пов'язаним з особливостями соціально-економічного розвитку залізничного транспорту присвячені дослідження таких вітчизняних науковців як Ю.С. Бараш, М.І. Данько, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа, М.В. Макаренко, Л.О. Позднякова, Г.Д. Ейтутіс, І.В. Токмакова, М.М.Чеховська [1-9]. Проте, залишається відкритим питання формування системи оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного комплексу у відповідності до його моделі. Саме тому, **метою даної роботи** є на основі визначення основних складових стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, сформуванню системи оцінки його рівня.

**Результати.** В сучасних умовах прискорення процесів глобалізації, інтеграційних процесів, кризового стану залізничного транспорту України постає питання формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку, стратегічною метою якої є формування самодостатнього типу відтворення цілісної системи господарювання [10].

Розглядаючи залізничний транспорт України як складну економічну систему, на основі запропоновано [10] модель стійкого соціально-економічного розвитку, виникає необхідність виділення складових елементів соціально-економічного розвитку. З одного боку, стійкий соціально-економічний розвиток комплексу буде визначатися отриманим синергетичним ефектом від діяльності всіх підприємств, що входять до складу АТ «Укрзалізниця». З іншого, складовими соціально-економічного розвитку як залізничного комплексу в цілому, так і кожного окремого підприємства залізничного транспорту, відповідно до основних напрямків формування, умов та принципів моделі стійкого соціально-економічного розвитку, будуть виступати наступні функціональні складові (рис.1):



Рис. 1. Функціональні складові соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України

Безумовно, основними складовими соціально-економічного розвитку залізничного транспорту є соціальна та економічна складові, рівень розвитку яких може характеризуватися наявним в галузі соціального та економічного потенціалів. Міра соціально-економічного розвитку як галузі, так і окремого підприємства залізничного транспорту буде визначатися наявним потенціалом, відповідно до складових: економічним, інтелектуальним, інноваційно-інвестиційним, технологічним, інформаційним, соціальним потенціалами.

Інноваційно-інвестиційний розвиток як складова стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу виражається в інвестиційному та інноваційному потенціалі галузі. Саме потужний інноваційний потенціал знаходиться в основі успішної діяльності залізничного транспорту. Модернізація існуючих та впровадження нових основних фондів, удосконалення технологій організації перевізного процесу, впровадження додаткових послуг щодо задоволення потреб споживачів залежать від забезпечення висококваліфікованими кадрами, сучасними та достатніми ресурсами, необхідною інфраструктурою та ін. Однак, сучасна практика інвестиційної діяльності залізничного транспорту, дефіцит інвестицій підтверджує низьку якість підготовки кадрів в питаннях інноваційного розвитку, недостатність ресурсного забезпечення та неефективність залучення усіх структурних об'єктів у здійснення інноваційного процесу, ефективності існуючої системи управління інноваційної діяльності [11]. Досягнення синергетичного ефекту від інноваційної діяльності вимагає більшого обсягу контрактних взаємовідносин та сукупних інвестицій, ніж інвестицій, щоб отримати економічний ефект від звичайних капіталовкладень.

До основних показників, якими можливо оцінити таку складову соціально-економічного розвитку залізничного комплексу, як інноваційно-інвестиційна, варто віднести: обсяг інвестицій у виробництво до загального обсягу виробленої продукції, кількість реалізованих інвестиційних проектів, рентабельність фінансових інвестицій, коефіцієнт прибутковості власного капіталу, коефіцієнт прибутковості активів, дивідендна політика, стратегічні капіталовкладення, розмір інноваційного потенціалу, питома вага інновацій в обсязі реалізованої продукції, витрати на дослідження та розробку, кількість запатентованих винаходів, обсяг

інновацій та інші.

Необхідною умовою ефективного розвитку як інноваційно-інвестиційного потенціалу, так і розвитку залізничного комплексу в цілому є наявність знань, тобто інтелектуального капіталу.

Інтелектуальний розвиток є досить широким поняттям, яке характеризується розвитком інтелектуального та людського капіталу будь-якої економічної системи, рівень яких виражається в інтелектуальному та кадровому потенціалі системи.

Під інтелектуальним капіталом залізничного комплексу слід розуміти сукупність людських ресурсів галузі, їх знання, умінь, навичок, творчих здібностей, освітньо-кваліфікаційного рівня, які в результаті своєї діяльності не лише створюють інтелектуальну власність, а і трансформують її в інноваційний продукт, з метою стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України.

Рівень розвитку інтелектуального капіталу галузі може бути виражений в інтелектуальному потенціалі, який формується на основі інтелектуальних ресурсів, а саме людського капіталу, штучного інтелекту, інтелектуальної власності та інтелектуального продукту. Оскільки, результатом діяльності інтелектуального капіталу залізничного комплексу є, саме, інтелектуальний потенціал, розробка та впровадження інтелектуального продукту, направлено на реалізацію стратегічних цілей галузі на основі використання наявного людського капіталу, основними показниками, які можуть охарактеризувати інтелектуальний розвиток галузі є: рівень кваліфікації працівників; питома вага працівників, занятих інтелектуальною працею; показники винахідницької, раціоналізаторської діяльності; освітній рівень працівників; плинність кадрів високої кваліфікації; кількість розроблених інтелектуальних продуктів; кадровий потенціал та інші.

Враховуючи специфіку залізничного транспорту, однією з основних складових стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу країни варто виділити технологічну складову.

Науково-технічний процес, потенційні можливості розвитку та ефективності виробництва визначаються, перш за все, науково-технічним прогресом, його темпами і соціально-економічними результатами. Під науково-технічним прогресом (НТП) необхідно розуміти безперервний взаємообумовлений розвиток науки і техніки. У широкому суттєво-змістовному значенні НТП можна охарактеризувати як постійний процес створення нових і удосконалення застосовуваних технологій, засобів виробництва і кінцевої продукції з використанням науки.

Уся сукупність сучасних напрямків НТП слугує фундаментальною базою технічного розвитку залізничного комплексу України. Технічний розвиток відображає процес формування та вдосконалення техніко-технологічної бази залізничного транспорту, що має бути постійно зорієнтованим на кінцеві результати його господарської діяльності.

В сучасних умовах функціонування залізничного комплексу України особливої уваги потребує саме така складова стійкого соціально-економічного розвитку комплексу, як технічний розвиток. Про необхідність технічного переснащення, оновлення, модернізацію свідчить знос майже всіх основних фондів галузі.

Враховуючи, умови реформування, в державній власності залишаються найбільш капіталоємні сфери діяльності залізничного комплексу: утримання інфраструктури та локомотивне господарство. Підтримка належного технічного рівня залізничного комплексу потребує формування та реалізації ефективних положень технічної політики галузі, залучення інтелектуального капіталу, активізації науково-технічного, інноваційно-інвестиційного потенціалу.

Основними показниками, які можуть охарактеризувати технічну складову соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України є кількість та рівень прогресивних технологій, продукції, що були впроваджені; коефіцієнт оновлення основних фондів; коефіцієнт зносу основних фондів; стан інфраструктури; витрати на оновлення основних фондів; витрати на технологічний розвиток галузі (на науково-дослідну, дослідно-конструкторську роботу, технологічні, технічні розробки).

Стійкий соціально-економічний розвиток залізничного транспорту, як і розвиток кожної її складової неможливий без належного інформаційного забезпечення. Сутність розвитку інформаційної складової полягає в можливості забезпечення залізничного комплексу країни, підприємств залізничного транспорту необхідною інформацією, можливістю доступу до світового інформаційного простору та характеризується ступенем повноти, точності, суперечності отриманої інформації, необхідної для прийняття управлінського рішення. До основних показників, які характеризують інформаційну складову стійкого соціально-економічного розвитку можна віднести: коефіцієнт повноти інформації, точності інформації, суперечності та інші.

Економічний розвиток, як складова соціально-економічного розвитку залізничного комплексу базується на виробничому, кадровому, фінансовому елементах. Виробнича складова характеризується виробничим потенціалом галузі. До основних показників даної складової варто віднести рентабельність виробництва, продукції; суму доданої вартості в розрахунках на одного працюючого; матеріаломісткість продукції, фондіввіддача та інші. Рівень розвитку такого елемента як кадри визначається коефіцієнтами плинності кадрів, оновлення, співвідношення прийнятих, звільнених працівників, стабільності забезпечення кадрів, рівень освіти працівників, співвідношення соціальної відповідальності і обсягу реалізованої продукції, забезпеченість соціальним пакетом. Джерела фінансування діяльності залізничного транспорту, показники ділової активності, платоспроможності, ліквідності характеризують фінансову складову економічного розвитку комплексу [12, с. 76].

Соціальний розвиток підприємства пов'язаний з необхідністю створення сприятливих умов діяльності працівників. Соціальна підсистема залізничного транспорту має забезпечувати персонал всім необхідним для реалізації професійної діяльності, спрямованою на якісний кінцевий результат.

Найпоширенішими показниками соціального розвитку колективів підприємств залізничного транспорту є: плинність кадрів, морально-психологічний клімат, трудова дисципліна. Виходячи за межі соціального розвитку колективу, в якості показників, які характеризують соціальний розвиток залізничного комплексу країни можуть виступати: кількість об'єктів соціальної сфери, що знаходять на балансі підприємств залізничного транспорту, розміри інвестицій в соціальну сферу, кількість наданого житла, розміри виплат, матеріальної допомоги, рівень життя працівників галузі, рівень задоволеності праці, рівень професійної підготовки; рівень медичного забезпечення; рівень житлово-комунального господарства; рівень рекреаційних об'єктів (для оцінки потенціалу соціальної інфраструктури); коефіцієнт стабільності кадрів і коефіцієнт ефективного використання робочого часу (для оцінки потенціалу кадрової політики); частка премій; соціальні пільги; доплати за шкідливі умови праці (для оцінки потенціалу соціальної політики) [13].

На основі визначених складових стійкого соціально-економічного розвитку та основних їх показників доцільним є формування системи оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного комплексу країни, на основі визначення інтегрального показника рівня соціально-економічного розвитку «Укрзалізниця».

Система оцінки рівня соціально-економічного розвитку «Укрзалізниця» зображена на рисунку 2.

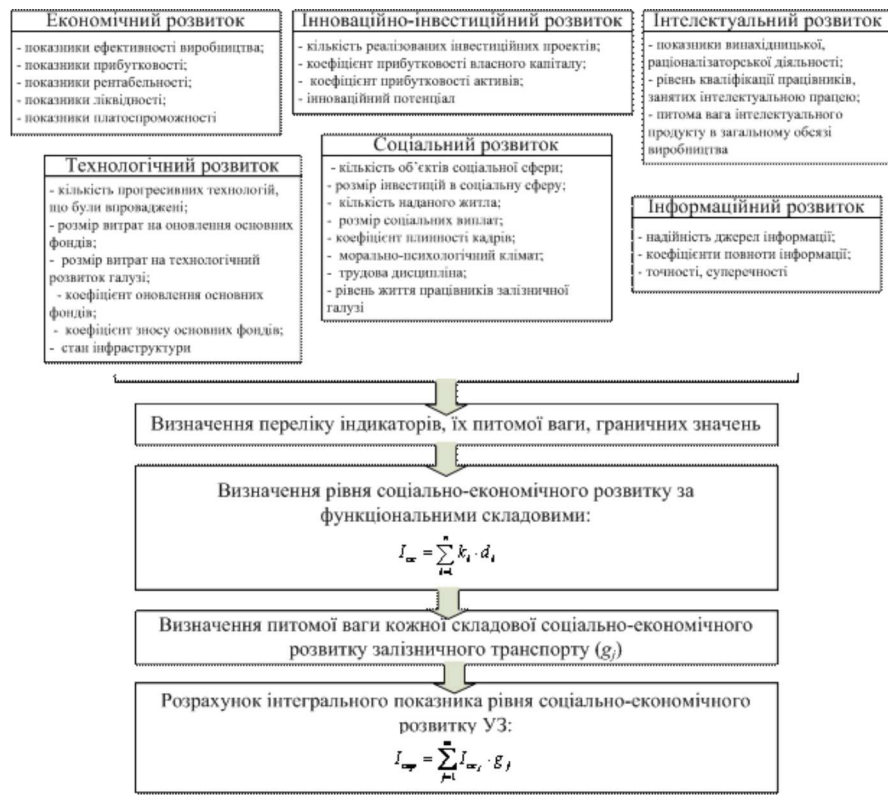


Рис. 2. Система оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного транспорту

**Висновки.** Залізничний комплекс країни має потужний виробничий, кадровий, інтелектуальний, інноваційний, соціальний потенціали. Проте в сучасних умовах розвитку, в умовах реформування залізничного транспорту, передачі рентабельних видів діяльності приватні руки, особливої уваги потребує саме розвиток такої складової соціально-економічного розвитку галузі як технічна. Оновлення, модернізації інфраструктури, рухомого складу, залучення інвестицій в залізничну галузь обумовлюють необхідність визначення шляхів вирішення проблем, які постають перед залізницями України в сучасних умовах господарювання, а запропонована система оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного транспорту дозволить оцінити всі сфери розвитку в тому числі кількісні, якісні та структурні, що сприятиме забезпеченню розвитку галузі шляхом врахування всіх аспектів його діяльності.

**Список використаних джерел:**

1. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія/ Ю.С. Бараш. – Д.: Вид-во Дніпропетр. Нац.ун-ту заліз. Трансп. ім. акад. В Лазаряна, 2006. – 252 с.
2. Данько М.І. Економіка міжнародних транспортних перевезень. / М.І. Данько, В.Л. Дикань, О.Г.Дейнека, Л.О. Позднякова, Ю.М. Юрченко – Х.: ТОВ «Олант», ЧП Чиженко, 2004. – 352 с.
3. Дикань В.Л. Соціально-орієнтована ринкова економіка України в умовах глобалізації / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №35. – С.15-19.
4. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему. Монографія. / Г.М.Кірпа – 2-е видання. «ДПТ» - 2004.
5. Проблеми і основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. К.: КУЕТТ, 2007. – 222с.
6. Позднякова Л.А. Моделирование социальной транспортной системы./ Л.А. Позднякова - Харьков: Бизнес – Информ, 1998 - №23-24, 54-59 с.
7. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту /Ейтутіс Г.Д., Кривошшин О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. -2007. -№2. – С.31.
8. Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №29. – С.227-229.
9. Чеховська М.М. Напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту в умовах реформування / М.М. Чеховська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №32. – С.281-283.
10. Зоріна О.І. Модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України / О.І. Зоріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №38. – С.117-124.
11. Кірдіна О.Г. Інноваційно-інвестиційний потенціал залізничного транспорту та особливості його структури / О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №31. – С.176-180.
12. Механізм забезпечення розвитку підприємства: екологічно-економічний аспект: Монографія / В.М. Хобта, У.В. Лаврик, О.Ю. Попова, О.Ю. Шилова; ДВНЗ «Донецький національний технічний університет». ННІ «Вища школа економіки та менеджменту». – Донецьк, 2009. – 270с.
13. Козирева О.В. Соціально-економічна спрямованість інноваційного розвитку підприємства: Автореф. дис... канд. екон. наук / О.В. Козирева; Харк. нац. екон. ун-т. — Х., 2005. — 19 с.

Стаття надійшла до редакції 20.03.2012 р.