

В. Е. Нейенбург // Уголь України. — 1998. — № 6. — С. 3–6.

6. Євдокимов Ф. І. Оцінка техніко-технологічного потенціалу високотехнологічного підприємства /

Ф. І. Євдокимов, В. П. Лисяков // Економіка промисловості. — 2005. — № 3. — С. 17–21.

Поступила в редакцію 23.02.2011 г.

УДК 331.48:656.2(477.6)

В. А. Зова,

канд. екон. наук,
доцент,

Донецький інститут
залізничного транспорту

РОЛЬ ГАЛУЗЕВОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

Для ефективного функціонування підприємств залізничного транспорту вирішальна роль належить системі управління їх діяльності, до актуальних напрямів удосконалення якої належать: поліпшення планування, виконання і контроль соціально-економічних програм і заходів, утворення мотиваційного механізму здійснення цілей господарської діяльності, забезпечення об'єктивної і всебічної оцінки її результатів.

Дослідженню і розв'язанню проблем управління підприємствами залізничного комплексу України взагалі і на регіональному рівні безпосередньо, присвятили свої роботи такі вітчизняні вчені, як В. Л. Дикань [1], Н. В. Чебанова [1], Л. О. Познякова, О. Г. Дейнека [2], Ю. М. Цветков [3], Ю. С. Бараш [4], Т. А. Мукмінова [5], М. О. Науменко, Є. І. Колеснік [6], І. В. Токмакова [7], І. В. Журавльова [8].

Згадані вчені зробили у своїх роботах акценти на впровадження новітніх форм і методів забезпечення ефективного функціонування залізничного комплексу України.

Так, В. Л. Дикань, Л. О. Познякова і О. Г. Дейнека у своїх роботах приділяють більше уваги економічній сутності методологічних основ розвитку залізничного транспорту України. Проблеми й основні напрями реформування залізничного транспорту України висвітлюють у своїх дослідженнях Ю. М. Цветков, Ю. С. Бараш, Т. А. Мукмінова, М. О. Науменко та Є. І. Колеснік особливу увагу приділяють теоретичним і практичним аспектам стратегічного розвитку діяльності залізничного комплексу. Питанням удосконалення управління залізничним транспортом у сучасних умовах присвячує свої роботи І. В. Токмакова. Ресурсно-процесний підхід до формування концепції стратегічного уп-

равління інтелектуальним капіталом підприємства досліджує І. В. Журавльова. Н. В. Чебанова аналізує діючу облікову політику підприємств залізничного транспорту як елемент системи нормативного регулювання економічної діяльності.

Більшість наукових праць присвячені питанням стратегічного управління діяльністю залізничної галузі, однак без урахування специфіки формування соціально-економічної політики в галузі.

Тому метою статті є визначення забезпечення балансу інтересів держави, регіону, а також підприємств залізничного транспорту у процесі обґрунтування ролі галузевої соціально-економічної політики функціонування підприємств залізничного комплексу.

Посилення ефективного функціонування підприємств залізничного комплексу на базі удосконалення системи управління їх діяльністю передбачає, зокрема, забезпечення виконання галузевої соціально-економічної політики, яка визначає фундаментальні довгострокові цілі економічного і соціального розвитку й основні умови їх досягнення. У зв'язку з цим необхідно розробити і використовувати принципову схему узгодження цілей галузевої соціально-економічної політики із завданнями соціально-господарської діяльності, причому в розрізі рівнів відповідальності — окремо по суспільству в цілому, в галузі, суб'єктах ринкового середовища, підприємствах і працівниках, що доцільно з точки зору практичної діяльності підприємств. Можливий варіант такої схеми наведено в табл. 1.

Вважаємо за необхідне на кожному підприємстві, в доповнення до діючої планової практики, розробляти і щороку оновлювати та доповнювати

© В. А. Зова, 2011

Таблиця 1. Схеми взаємозв'язку галузевої соціально-економічної політики та соціально-господарської діяльності

Цілі галузевої соціально-економічної політики	Основні завдання соціально-господарської діяльності	Рівень соціально-господарської відповідальності	Форми та засоби реалізації політики ефективного функціонування
1	2	3	4
1. Задоволення суспільних потреб у залізничних перевезеннях	1. Збільшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень. 2. Підвищення якості та привабливості послуг ЗТ. 3. Інтеграція в європейську транспортну систему.	Суспільство в цілому	Відповідні плани і програми залізничних перевезень
2. Екологічні цілі: а) охорона навколишнього середовища	1. Мінімізація витрат земельних, лісних, водних ресурсів і збереження фауни при транспортному будівництві. 2. Дотримання екологічних нормативів.	Суспільство	Галузеві екологічні програми
б) ресурсозбереження	1. Покращення енергоефективності рухомого складу. 2. Використання альтернативних видів палива.	Суспільство, галузь	1. Науково-дослідні та виробничі програми і плани з ресурсозбереження. 2. Матеріальне стимулювання економії ресурсів.
3. Участь у задоволенні загальнодержавних економічних потреб і завдань	1. Дотримання існуючого законодавства, екологічних норм, економічних завдань. 2. Виконання зобов'язань перед бюджетом, спецфондами. 3. Підтримка розвитку інфраструктури територій. 4. Боротьба з корупцією.	Суспільство, галузь	Приведення нормативно-правової бази галузі у відповідність до державних норм, стандартів, контроль за їх виконанням
4. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту та його підприємств	1. Підвищення конкурентоспроможності продукції (послуг). 2. Забезпечення стабільної ефективності господарської діяльності та фінансової стійкості ПЗТ. 3. Формування інноваційно-інвестиційної системи галузі. 4. Збільшення частки залізничних перевезень.	Суспільство, галузь	1. Система менеджменту якості на промислових підприємствах галузі. 2. Мотиваційний механізм підвищення ефективності господарювання ПЗТ та їх підрозділів. 3. Розширення переліку інноваційних послуг. 4. Розвиток інноваційної системи галузі.
5. Цілі ринкової діяльності	1. Ведення етичного бізнесу з партнерами. 2. Проведення гнучкої тарифної політики. 3. Впровадження маркетингової та логістичної концепцій. 4. Забезпечення безпеки та сервісу перевізних процесів.	Споживачі перевізних послуг, постачальники ресурсів, послуг	1. Розробка маркетингової та логістичної концепцій. 2. Розвиток інформаційної складової перевізного процесу. 3. Уніфікація перевізних документів.
6. Соціальні цілі: а) участь у соціальних процесах зовнішнього середовища	1. Підтримка освітньої та наукової сфер, закладів охорони здоров'я і спорту. 2. Благодійництво і спонсорство. 3. Дії на ринку праці, гарантування зайнятості.	Суспільство	Участь у державних, регіональних соціальних заходах, програмах
б) соціальний розвиток колективів підприємств галузі, утворення умов для достойного життя працівників, для реалізації їх творчого (трудового) потенціалу, для відтворення людського капіталу	1. Мотивація продуктивності праці та оплати праці. 2. Підтримка високої зайнятості працівників. 3. Забезпечення умов і безпеки праці. 4. Медичне обслуговування персоналу. 5. Підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації кадрів. 6. Покращення житлових умов працівників. 7. Соціальне партнерство (працівника, роботодавця, держави). 8. Розвиток системи корпоративної етики, захисту інтелектуальної власності, інформаційної безпеки; підвищення соціальної свідомості і культури працівників.	Трудові колективи підприємств, їх підрозділів, окремі працівники	1. Галузеві цільові програми з окремих питань соціального розвитку галузі та її підприємств. 2. Плани підприємств. 3. Контроль за додержанням законодавства із прав трудящих у сфері праці, заробітної плати та соціального забезпечення. 4. Організація навчальних центрів, молодіжних організацій, корпоративних університетів, семінарів, тренінгів

спеціальний плановий виконавчий документ у формі так званої «матриці взаємодії», в якій кожна стратегічна ціль галузевої соціально-економічної політики повинна знайти віддзеркалення і відображення у вигляді планових заходів підприємства щодо реалізації всіх керівних настанов. Крім того, у «матриці взаємодії» слід зіставляти планові заходи з найбільш суттєвими пропозиціями працівників підрозділів підприємств, які збираються й узагальнюються за результатами спеціальних соціальних опитувань. Інструментами реалізації заходів, що містяться в «матриці взаємодії», встановлено програми і плани, організаційну культуру, систему матеріальних і моральних стимулів, інформаційні системи, суворе дотримання конституційних прав людини у сфері праці та соціального життя. Ефективна озброєність такими інструментами передбачає: пошук нових організаційних, правових, маркетингових, інноваційних, соціально-економічних та інших підходів, що дозволять здійснити якісні перетворення в системі господарювання, забезпечити ефективне її функціонування в інтересах розвитку суспільства, галузі, колективів підприємств та окремого працівника; врахування поточних і перспективних соціальних потреб зовнішнього і внутрішнього середовища залізничного транспорту, усіх зацікавлених сторін при розробці планових заходів, прийнятті галузевих програм соціального й економічного розвитку та виборі пріоритетних напрямів їх реалізації, основними принципами якої повинні стати: ділова етика, соціальне партнерство, надіндивідуальний характер праці, коли робітник працює не тільки для себе, а й для задоволення соціальних потреб інших. Недостатньо зрілою для сучасних умов, найменш досконалою є галузева соціально-економічна політика, вона потребує значного подальшого розвитку, суттєвих доповнень. У зв'язку з цим розглянемо окремо і більш докладно саме проблеми формування сучасних уявлень щодо галузевої соціально-економічної політики, яка б могла стати повноцінним міцним підґрунтям дієвої системи та ефективної господарської діяльності залізничного комплексу.

Розглядаючи залізничний транспорт як один із найкрупніших виробничо-технологічних комплексів економіки України, що складається з організацій і підприємств залізничного транспорту, які мають складну організаційну структуру та систему управління, варто говорити про соціально-господарську політику галузі. Проте її основні напрями, норми і процедури повинні корелювати з державною соціальною політикою та бути спрямовані не тільки на вирішення соціально-господарських проблем галузі, але і загальнодержавних проблем.

При визначенні ефективного функціонування акцентують увагу на тому, що важливою передумовою

її формування та реалізації є соціально-господарська політика галузі, яка є сукупністю правил, процедур, норм і механізмів їх реалізації, що спрямована на вирішення соціально-господарських проблем і потреб суспільства в цілому, зацікавлених сторін, що належать до зовнішнього і внутрішнього середовища галузі, і яка здатна забезпечити економічне зростання.

Отже, соціально-економічну політику галузі можна уявити як оболонку, у межах якої здійснюються інші види політик і реалізуються заходи науково-технічного, інноваційного, кадрового, організаційного, маркетингового та іншого характеру, при цьому пріоритет економічного зберігається (рис. 1). Реалізація цих заходів впливає на можливість вирішення економічних проблем і задоволення потреб, що, у свою чергу, у зворотному напрямку впливає на ефективність їх реалізації.

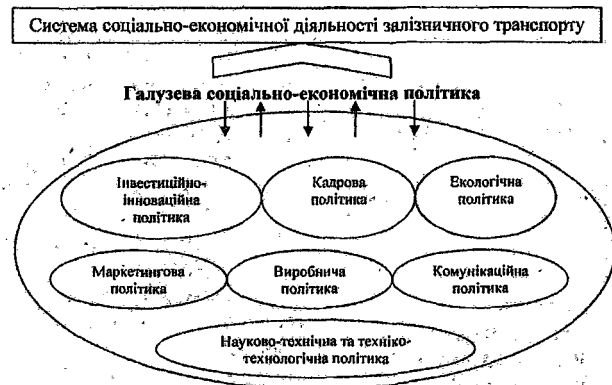


Рис. 1. Пріоритетність і домінуюча роль галузевої соціально-економічної політики серед інших видів політик

Крім того, основною метою соціально-економічної політики повинно стати не тільки задоволення соціально-економічних інтересів і потреб соціальної групи, колективу, а й задоволення потреб індивідуального розвитку людини як особистості. Головними стають заходи, що спрямовані на розвиток людської особистості, які реалізуються завдяки створенню сприятливих умов для повноцінного та гармонійного існування, виховання почуття відповідальності за свою діяльність.

Соціально-економічна політика включає об'єкт, суб'єкт, постановку цілей, принципи, здійснення відповідних функцій, визначення пріоритетів.

Більшість дослідників найголовнішими проявами соціальної політики вважають соціальний захист і соціальну справедливість. Проте зазначаємо, що в теперішній час визначення змісту соціальної політики має бути змінено. Вона має бути спрямована не тільки на захист вразливих верст населення, на пом'якшення соціальних конфліктів, що виникають через відсутність балансу інтересів сторін і

суб'єктів соціально-економічних відносин. Її призначення необхідно пов'язувати з необхідністю створення найбільш сприятливих умов для розвитку членів суспільства, їх самореалізації та самоактуалізації. При цьому розвитку мають підлягати усі грані людини та умови її життєдіяльності на всіх етапах життєвого циклу. Отже, основними складовими цієї політики має бути розвиток трудового потенціалу, інтелектуалізація процесів праці, сприяння продуктивній зайнятості, забезпечення гідних умов та гідної оплати праці, розвиток соціальної сфери і створення найсприятливіших умов для людського розвитку, а також, що особливо актуально, сприяння формуванню якості особистості.

Отже, концепція галузевої соціально-економічної політики залізничного транспорту має включати декілька рівнів:

- а) нормативно-правовий рівень;
- б) організаційний рівень підприємств;
- в) науково-методичний рівень;
- г) фінансово-економічний рівень;
- д) кадровий рівень;
- е) інформаційний рівень;
- ж) виховний рівень.

Система соціально-господарської діяльності має виражені маркетингові, логістичні й інноваційні аспекти, які потребують спеціального розгляду як складові галузевої соціально-економічної політики.

Таким чином, дослідження теоретичних основ маркетингу дозволяє отримати висновок щодо найтіснішого його зв'язку із задоволенням потреб споживачів, бо маркетинг у сфері перевезень є комплексною системою заходів, що орієнтується на можливе задоволення попиту конкретних потенційних споживачів, яка передбачає використання усіх факторів, що сприяють підвищенню доходності від перевезень.

Проте ефективне функціонування комплексу потребує проведення маркетингових досліджень ринку не тільки в розрізі споживачів, але й в розрізі інших зацікавлених сторін. Виходячи з маркетингового підходу, споживачами результатів дії системи відповідальності підприємств є сукупність зацікавлених суб'єктів ринку, до яких належать партнери, персонал, суспільство в цілому тощо. Тобто з урахуванням соціально-господарської діяльності задачі маркетингу дещо трансформуються. Його слід розуміти як вид діяльності, заходи якого спрямовані на визначення переліку проблем науково-технічного, соціально-економічного, екологічного характеру, узагальнення та відокремлення пріоритетних потреб і найбільш повного їх задоволення. На основі вивчення постійно змінюючихся під впливом різноманітних факторів вимог і потреб зацікавлених сторін, що належать до внутрішнього та зовнішнього середовища, виникають нові ідеї щодо їх задово-

лення, формуються нові шляхи реалізації заходів ефективного функціонування.

Ця концепція синтезує декілька напрямів маркетингу (інноваційний, екологічний, виробничий, соціальний, маркетинг послуг) і передбачає орієнтацію суб'єктів залізничного транспорту на найбільш повне задоволення екологічних, соціальних, технічних, інноваційних, економічних, виробничих та інших потреб зацікавлених сторін зовнішнього і внутрішнього середовища, що в кінцевому рахунку сприяє формуванню позитивного іміджу та довгострокових конкурентних переваг залізничного транспорту.

Використання маркетингових підходів до функціонування ефективного залізничного комплексу регіону дозволить:

- 1) чітко формувати цілі підприємств і засоби їх досягнення;
- 2) вести адресну політику, що спрямована на задоволення конкретних проблем конкретних зацікавлених сторін;
- 3) у скорочений термін вносити корективи в механізм функціонування підприємств;
- 4) правильно оцінювати власні сили щодо реалізації відповідальності;
- 5) формувати позитивний імідж на ринку;
- 6) отримати стійкі конкурентні переваги;
- 7) підвищити прибутки та забезпечити економічне зростання залізничного транспорту.

Логістика грає головну роль у виконанні цих вимог щодо задоволення потреб споживачів ресурсів і послуг. Ланцюг цінності в логістиці пов'язує усі види діяльності, які потрібні для забезпечення прибутковості підприємства, як єдиний процес, що поєднує бізнес із замовником. Ланцюг цінності включає товарно-матеріальний, інформаційний і фінансовий потоки. Операції логістики стосуються: руху і зберігання матеріалів, продуктів; фізичного розподілу (пов'язує ланцюг цінності зі споживачами за допомогою сполучення компонентів часу та місця); виробничої підтримки (фокусування на управлінні роботою у процесі створення запасів; підтримка графіка виробництва та забезпечення своєчасної наявності матеріалів і напівфабрикатів); забезпечення (організація руху вхідних матеріалів, товарно-матеріальних цінностей від постачальника до виробника, на склади та магазини). Інформація є другим ключовим потоком процесу додавання цінності. Вона стосується прогнозів, планування вимог споживача. Існує два першочергових інформаційних потоки, які управляють логістичними операціями: 1) вимоги із планування і координації; 2) вимоги оперативного характеру. Базуючись на прогнозах про бізнес і товари, планування і координацію, систематизують часову складову. При побудові й управлінні процесом логістики кожне підприємство та персонал ланцюга цінності по-

винні одночасно намагатися збалансувати шість цілей: швидко відповідь на потреби споживачів із числа структур ЗТ, мінімальні відхилення, мінімальний запас товарно-матеріальних цінностей, укрупнення обсягів перевезень, всезагальну якість і підтримку на протязі усього життєвого циклу. Таким чином, логістика є значимим компонентом у процесі економічного розвитку суб'єктів.

Інноваційний характер виробництва стає тим ключовим фактором успіху, що дозволяє більш ефективно (швидко, якісно, з оптимальними витратами часу та коштів) задовольняти зростаючі вимоги ринку. Інноваційні процеси на залізничному транспорті повинні стати в основі формування та функціонування підприємств.

Інноваційний процес на залізничному транспорті супроводжується низкою негативних явищ, що пов'язані з:

- 1) ієрархічною системою управління інноваційною діяльністю, що ускладнює пряме включення структурних підрозділів до здійснення інноваційного процесу;
- 2) низьким рівнем науково-технічного прогресу, що призводить до тиражування морально-застарілої техніки і технологій;
- 3) уповільненим впровадженням передового світового досвіду;
- 4) недостатнім інвестиційним забезпеченням інноваційної діяльності;
- 6) нерозвиненістю інформаційної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі.

Інноваційний процес підприємств залізничного транспорту повинен характеризуватися комплексністю, тобто передбачати докорінні зміни в інноваційній діяльності усіх структурних підрозділів «Укрзалізниця». Інновації здатні створити різноманітні позитивні зміни технологічного, економічного, соціального, екологічного та організаційного характеру і спроможні створити економічний, науково-технічний та інші види ефектів у довготривалій перспективі.

Одним з напрямів реалізації соціально-економічної діяльності на залізничному транспорті можна визначити його роль у вирішенні виробничих, наукових і соціально-економічних проблем, а саме: відтворення виробництва та подальший розвиток техніко-

технологічного потенціалу підприємств, установ, НДІ та конструкторських бюро ряду суміжних галузей, які обслуговують транспорт (транспортне машинобудування, будівництво, металургія, електротехніка тощо), що вирішує проблему нових робочих місць та реанімує ряд виробництв базових галузей економіки.

Висновок Таким чином, розглянуте дозволяє зробити висновок, що ефективне функціонування підприємств залізничного комплексу регіону можливе за умови ефективної організації маркетингової, інноваційної, логістичної діяльності.

Література

1. Дикань В. Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В. Л. Дикань, Н. В. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 25. — С. 11–20.
2. Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О. Г. Дейнека, Л. О. Познякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 26. — С. 33–40.
3. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветков, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветков та ін. — К. : КУЕТТ, 2007. — С. 222–228.
4. Бараш Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту / Ю. С. Бараш // Залізничний транспорт України. — 2004. — № 2. — С. 4–6.
5. Мукмінова Т. А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти / Т. А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. — 2006. — № 3. — С. 32–36.
6. Науменко М. О. Управління розробкою і реалізацією стратегічного розвитку організації / М. О. Науменко, Є. І. Колеснік // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 32. — С. 220–222.
7. Токмакова І. В. Удосконалення управління залізничним транспортом у сучасних умовах / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 28. — С. 93–5.
8. Журавльова І. В. Бізнес-моделювання стратегічного управління інтелектуальним капіталом підприємства / І. В. Журавльова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 28. — С. 142–145.

Надійшла до редакції 24.02.2011 р.