

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Токмакова Ірина Василівна

УДК: 338.47:656.2 (477)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ГАРМОНІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту
та інтелектуальної власності;

доктор економічних наук, доцент
Гончаренко Олена Миколаївна,
Одеський національний економічний
університет, завідувач кафедри фінансового
менеджменту та фондового ринку;

доктор економічних наук, доцент
Третяк Вікторія Павлівна,
Харківський національний університет імені
В.Н. Каразіна, професор кафедри
економіки та менеджменту.

Захист відбудеться «19» лютого 2016 р. о 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «18 » січня 2016 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. На сучасному етапі господарювання ефективна діяльність вітчизняного залізничного транспорту і перспективи його конкурентостійкості обмежені наявністю багаточисленних проблем. Серед причин їх виникнення найбільш вагомими є поширення необґрунтованого застосування ринкових методів і важелів управління та внаслідок цього загострення протиріч між інтересами держави та власників, соціальними та економічними, стратегічними і тактичними цілями залізничного транспорту, зниження можливостей реалізації переваг стратегічного партнерства. Така ситуація в трансформаційно-кризових умовах функціонування української економіки поширює загрози регресивних змін у залізничній галузі.

Варто враховувати, що існують передумови підвищення значущості залізничного транспорту в соціально-економічному житті держави, які пов'язані з прогресивними тенденціями зростання транснаціональних перевезень і вигідним розташуванням України на перехресті світових торгових шляхів, а також з розповсюдженням інноваційних логістичних технологій формування транспортних потоків.

Забезпечення стабільного ефективного функціонування вітчизняного залізничного транспорту і його участі як рівноправного партнера в міжнародній транспортній системі потребує узгодження системних протиріч шляхом застосування інструментарію гармонійного розвитку соціально-економічних систем. Зазначене обумовлює актуалізацію поглибленого вивчення науково-практичної проблеми забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України.

Теоретико-методологічний базис дисертаційного дослідження ґрунтується на наукових поглядах щодо детермінант розвитку соціально-економічних систем (у т. ч. підприємств) таких вчених, як Л. Абалкін, Р. Акофф, І. Ансофф, Г. Беккер, А. Богданов, Я. Корнаї, Р. Коуз, В. Компанієць, Л. Мельник, Д. Норт, М. Портер, Ж.-Б. Сей, А. Сміт, Д. Тіс, А. Урсул, Й. Шумпетер. Специфіка реалізації гармонійного підходу в економіці розкрита в працях Ф. Бастіа, О. Івануса, Р. Каплана, О. Клевліна, Г. Клейнера, Н. Моїсєєвої, С. Муратова, Д. Нортон, Л. Семашка, Р. Фрімана. Інтеграційні процеси розвитку на основі стратегічного партнерства вивчають вчені: О. Гапоненко, Б. Гаррет, П. Дюссож, О. Карпухіна, С. Карделл, О. Петров, О. Панкрухін, Л. Саммерс, Р. Уоллес.

Широке коло питань, що пов'язані з дослідженням процесів стратегічного управління, забезпеченням конкурентоспроможності та управління розвитком підприємств, відображено в роботах таких вітчизняних науковців, як О. Ареф'єва, М. Афанасьєв, В. Василенко, О. Гончаренко, В. Дикань, І. Зайцева, О. Іванілов, М. Кизим, О. Криворучко, І. Отенко, В. Пономаренко, В. Прохорова, О. Пушкарь, О. Раєвнева, В. Шинкаренко та інших.

Теоретичні та практичні аспекти забезпечення ефективності функціонування і розвитку залізничного транспорту досліджують у своїх працях такі вчені, як Ю. Бараш, О. Ворона, О. Дейнека, В. Дикань, Г. Ейтутіс, О. Зоріна, В. Ільчук, Ю. Калабухін, Л. Калініченко, О. Кірдіна, Ю. Пашенко, Л. Позднякова, Є. Сич, В. Третьяк, Ю. Цветов, Н. Чебанова, М. Чеховська, О. Чупир, Н. Якименко та інші.

Поряд із значною кількістю пропозицій і розробок щодо майбутнього вітчизняного залізничного комплексу існує потреба у формуванні концепції його гармонійного розвитку з урахуванням світових тенденцій поширення транспортно-логістичних зв'язків, а також останніх наукових досліджень у сфері гармонізації соціально-економічних відносин. У зв'язку з цим актуальним є формування теоретико-методологічного підґрунтя і методичного інструментарію гармонійного розвитку залізничного транспорту, зокрема формування відповідної концепції та механізму розвитку, забезпечення соціально-господарської відповідальності, формування стратегічних партнерств за участю залізничного транспорту, впровадження адаптивного управління тощо.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження є складовою частиною розробок Українського державного університету залізничного транспорту в межах науково-дослідної роботи кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом за темою «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243), де автором систематизовано чинники негативного впливу на розвиток залізничного транспорту в умовах формування світової транспортно-логістичної системи, визначено цілі і принципи розвитку залізничного транспорту. Наукові результати дисертації в частині розкриття організаційно-економічного механізму гармонійного розвитку вітчизняного залізничного транспорту знайшли відображення в наукових дослідженнях Харківського національного університету будівництва та архітектури за темою «Розвиток соціально-економічних систем у трансформаційних умовах» (номер державної реєстрації 0113U001344).

Дисертація виконувалась відповідно до основних положень Транспортної стратегії України на період до 2020 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174) і Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390).

Мета та завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробленні теоретико-методологічного підґрунтя та методичних підходів і практичних рекомендацій щодо забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту в умовах трансформаційних змін у світовій і вітчизняній економіці та на залізничному транспорті.

Мета дисертаційного дослідження зумовила необхідність вирішення таких завдань:

– виявити тенденції і перспективи розвитку залізничного транспорту України в трансформаційних умовах господарювання з урахуванням поширення світових транспортно-логістичних зв'язків та з'ясувати чинники негативного впливу на його розвиток;

– обґрунтувати стратегічні вектори розвитку вітчизняного залізничного транспорту, зважаючи на процеси реформування та враховуючи необхідність

комплексного виконання функцій за умов узгодження виявлених протиріч його функціонування;

- розробити теоретико-методологічне підґрунтя забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту на засадах поєднання гармонізаційних підходів і положень теорій розвитку соціально-економічних систем, а також дотримання моральних принципів в економіці;

- довести необхідність якісно нових принципів управління залізничним транспортом і сформуванню організаційно-економічний механізм забезпечення його гармонійного розвитку;

- узагальнити детермінанти і розкрити напрямки якісної трансформації системи соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті; запропонувати підходи щодо підвищення її результативності в умовах реформування за рахунок визначення чинників, що впливають на кадрову безпеку, кадрових ризиків і наслідків їх реалізації;

- з'ясувати проблеми внутрішнього ринку праці залізничної галузі та шляхи їх комплексного вирішення, обґрунтувати доцільність створення, мету, функції і напрямки діяльності служби сприяння зайнятості на залізничному транспорті;

- розробити пропозиції щодо активізації діяльності з підвищення компетентності персоналу підприємств залізничної галузі, удосконалити систему мотивації наставництва та раціоналізаторства на основі формування прогресивних шкал доплат і поєднання індивідуальної та колективної мотивації;

- виявити передумови впровадження антикризового управління ресурсним потенціалом залізничного транспорту, у т. ч. застосування як антикризового інструментарію ощадливого виробництва, удосконалити підходи до оцінки ресурсного потенціалу на основі врахування диспропорцій ресурсного забезпечення;

- надати пропозиції щодо формування комплексної системи навчання ощадливому виробництву та визначити складові ефекту від її реалізації для залізничного транспорту;

- систематизувати теоретичні положення щодо реалізації адаптивного управління на залізничному транспорті і розвинути їх з використанням запропонованої моделі адаптивного управління інноваційною діяльністю;

- обґрунтувати доцільність поширення застосування інтелектуальних технологій у системі адаптивного управління залізничним транспортом, визначити напрямки їх інтеграції в роботу запропонованого інформаційно-координаційного центру;

- розвинути теоретичні основи стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту за рахунок розкриття його принципів, мотивів і видів;

- визначити переваги і недоліки стратегічного партнерства, доповнити науковий категоріальний апарат новим поняттям, що розкриває зміст спільних переваг залізничного транспорту і його партнерів;

- встановити напрямки стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту і його перспективну модель задля оновлення ресурсної бази, визначити учасників, етапи реалізації та запропонувати підхід до оцінки ефективності при

обґрунтуванні вибору партнерів.

Об'єкт дослідження – процес забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади і методико-прикладні рекомендації та підходи до забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань використовувались такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій розвитку залізничного транспорту України; *систематизація і класифікація* – для упорядкування чинників негативного впливу, функцій і протиріч розвитку залізничного транспорту, дисгармоній розвитку, переваг стратегічного партнерства, видів кадрових ризиків; *системний підхід* - для формування організаційно-економічного механізму забезпечення гармонійного розвитку, системи адаптивного управління інноваційною діяльністю, удосконалення механізму соціально-господарської відповідальності; *абстрагування і логічного аналізу* – для розроблення концепції забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту, формування пропозицій щодо підвищення компетентності персоналу; *морфологічного аналізу* – для удосконалення понятійно-категоріального апарату стратегічного партнерства; *моделювання* – для обґрунтування моделі стратегічного партнерства; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінки рівня компетенцій структурних підрозділів, визначення ефективності інвестицій стратегічного партнерства; *аналогії і екстраполяції* – для формування пропозицій щодо формування служби забезпечення зайнятості, інформаційно-координаційного центру.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України щодо діяльності залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців з проблем забезпечення соціально-економічного розвитку суб'єктів господарювання, статистичні звіти і дані фінансової і статистичної звітності підприємств залізничного транспорту, ресурси Інтернету.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

- на основі систематизації та розкриття суспільно значущих і комерційних функцій залізничного транспорту ідентифіковано ключові протиріччя його функціонування як національного інституту суспільного розвитку і як суб'єкта підприємницької діяльності на глобальному, національному і підприємницькому рівні, що полягають у розбіжності інтересів і потреб: 1) на глобальному рівні – щодо національної ідентичності, безпеки, підтримки вітчизняних виробників і пасажирів; 2) на національному рівні – щодо участі у формуванні єдиної транспортної системи держави, збереження соціальної та науково-дослідної інфраструктури, підвищення ефективності діяльності вітчизняного промислового сектора економіки; 3) на підприємницькому рівні – щодо співвідношення якості та прибутковості функціонування, у т. ч. рівня технологічної цілісності та соціальної захищеності,

видів діяльності, інновацій та інвестицій. Це дозволило обґрунтувати висновок про необхідність зміни домінуючої конкурентної парадигми економічного зростання залізничної галузі на гармонійну, яка орієнтована на узгодження протиріч і комплексне виконання суспільно значущих і комерційних функцій залізничного транспорту;

- розроблено методологію і концепцію гармонійного розвитку залізничного транспорту, які сформовано на основі синтезу положень теорій стійкого розвитку, стратегічного управління, динамічних переваг і діалектичного підходу до взаємозв'язку економічного розвитку і дотримання моральних принципів в економічних відносинах. Розкрито специфіку підходу, принципи, цілі та модель гармонійного розвитку для залізничного транспорту, у якій визначено ключові детермінанти, послідовність розроблення та реалізації стратегії гармонійного розвитку з застосуванням гармонізаційного інструментарію державного регулювання, морально-духовного виховання і освіти та внутрішньогосподарського механізму управління, що дозволяє забезпечити внутрішню стабільність і зовнішню узгодженість діяльності залізничного транспорту, підвищити економічний потенціал з метою реалізації його життєво важливих функцій;

- сформовано організаційно-економічний механізм гармонійного розвитку залізничного транспорту, у якому поєднано такі підсистеми: соціально-господарської відповідальності, стратегічного і адаптивного управління, стратегічного партнерства та антикризового управління ресурсним потенціалом. Регулювання досягнення інтегральної результативності зазначених підсистем реалізовано в системі оцінки компетентності (за видами компетенцій: унікальні ресурси і базові компетенції, операційні, адаптивні й „проактивні” компетенції й здатності до створення спільних цінностей) структурних підрозділів і вартості бізнесу підприємств залізничної галузі. Впровадження даного механізму створює засади для системної реалізації дієвих інструментів забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту;

- запропоновано комплексний підхід до забезпечення і підвищення ефективності зайнятості працівників підприємств залізничного транспорту в умовах реформування і поширення соціально-економічних криз, який полягає в обґрунтуванні створення галузевої служби сприяння зайнятості. Розкрито функції та напрямки діяльності служби і механізм її інтеграції в систему управління персоналом підприємств залізничної галузі. Організація служби дозволить підвищити соціальну стабільність, знизити кадрові ризики і соціальну напруженість на підприємствах залізничного транспорту;

удосконалено:

- систему адаптивного управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, по-перше, враховує вплив внутрішніх і зовнішніх чинників, що формують параметри середовища інновацій як вихідну базу для оцінювання, планування і коригування інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту, по-друге, включає комплекс процесів маркетингу, координації, комунікації, забезпечення та підтримки інноваційної діяльності. Це дозволяє оперативно реагувати на зміни середовища інновацій,

активізувати діяльність із залучення інновацій і раціоналізаторство;

- теоретичні основи стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту, які, на відміну від відомих, доповнено системою принципів і різновидами емерджентних переваг як мотиваційних чинників та розробленою класифікацією, що включає види партнерств за рівнями реалізації (міжнародний, національний, регіональний, підприємницький). Розкрито суб'єкти, цілі та завдання партнерства за кожним рівнем. Це є базисом для обґрунтування розвитку співпраці підприємств залізничного транспорту з іншими суб'єктами господарювання;

- модель стратегічного партнерства підприємств залізничного транспорту для оновлення ресурсно-технічної бази, у якій, на відміну від існуючих, визначено розширене коло учасників і взаємозв'язки між ними та послідовність формування стратегічних партнерств, запропоновано при оцінюванні ефективності інвестиційних проектів до результатів включати вартість створених спільних активів та економію інвестиційних коштів. Впровадження даної моделі вирішує завдання розширеного відтворення матеріально-технічних ресурсів і сприятиме реалізації перспективних проектів розвитку залізничної галузі;

- підхід до активізації діяльності працівників з підвищення компетентності, що, на відміну від відомих, включає формування команд наставництва і раціоналізаторства, розроблення мотиваційної системи в якій реалізовано принципи «компетентність і залученість» та «ефективність командної роботи». Це підвищує результативність управління розвитком компетенцій працівників підприємств залізничного транспорту;

- систему адаптивного управління залізничним транспортом на основі впровадження інтелектуальних технологій, що, на відміну від існуючих, інтегровані в роботу запропонованого інформаційно-координаційного центру Укрзалізниці. Це сприятиме забезпеченню ефективності управління на оперативному, тактичному і стратегічному рівнях управління залізничним транспортом;

- підхід до антикризового управління ресурсним потенціалом підприємств залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, включає пропозиції щодо оцінки диспропорцій ресурсного потенціалу і впровадження технологій ощадливого виробництва. Це є підґрунтям реалізації оздоровчих і попереджувальних заходів, які дозволяють оптимізувати ресурсний потенціал підприємств залізничної галузі;

отримали подальшого розвитку:

- підхід до забезпечення соціально-господарської відповідальності підприємств залізничного транспорту в умовах реформування, який, на відміну від відомих, полягає у впровадженні елементів управління кадровою безпекою, у тому числі визначено чинники небезпеки, кадрові ризики і наслідки їх реалізації. Це дозволяє попередити виникнення кадрових загроз і розробити інструментарій впливу на модель трудової поведінки працівників;

- категорійний апарат стратегічного партнерства на основі введення поняття «емерджентні переваги стратегічних бізнес-партнерств за участю залізничного транспорту», під якими запропоновано розуміти спільні компетенції, що являють собою комплекс нових взаємопов'язаних навиків, здібностей, технологій і ресурсів як для підприємств залізничного транспорту, так і для їх бізнес-партнерів,

що є для них взаємовигідними і забезпечує отримання синергетичних ефектів. Дане трактування поглиблює когнітивно-інформаційну модель наукового знання щодо природи стратегічного партнерства, є теоретичним базисом для обґрунтування напрямків та етапів стратегічного партнерства;

- пропозиції щодо переходу підприємств залізничного транспорту до ощадливого виробництва, які, на відміну від існуючих, включають комплексну систему навчання, що дозволить впровадити інструментарій ощадливого виробництва в діяльність структурних підрозділів підприємств залізничного транспорту, підвищити якість бізнес-процесів та отримати техніко-технологічний, економічний, соціальний і синергетичний ефекти;

- систематизація чинників негативного впливу на діяльність залізничного транспорту, яка, на відміну від відомих, враховує умови розбудови світової транспортно-логістичної системи і передбачає поділ чинників на внутрішньогалузеві (структурно-організаційні, управлінські, інформаційно-інноваційні, фінансово-економічні, техніко-технологічні, сервісно-логістичні, соціальні) та позагалузеві (організаційно-правові, конкурентні та чинники, які обумовлені недоліками технологічного прогресу в країні). Це сприяє виявленню дисгармоній розвитку залізничного транспорту.

Обґрунтованість і достовірність результатів дослідження. Одержані наукові положення, висновки і рекомендації є достовірними, що підтверджується обґрунтованим використанням: теоретичних і методичних напрацювань вітчизняних і зарубіжних авторів щодо детермінант розвитку соціально-економічних систем різних рівнів (у т. ч. залізничного транспорту), формування системи соціально-господарської відповідальності, стратегічного управління та забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності; застосуванням загальнонаукових і спеціальних методів дослідження; у т. ч. системного підходу, систематизації та класифікації, експертного оцінювання, порівняльного і логічного аналізу; опорою на положення законодавчої і нормативної бази у сфері економіки залізничного транспорту, дані Державної служби статистики України, матеріали українських і зарубіжних періодичних друкованих видань.

Обґрунтованість і достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій підтверджуються висвітленням у відкритих публікаціях, доповідях і тезах науково-практичних конференцій.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі розроблення стратегії розвитку залізничного транспорту України і дозволять підвищити ефективність управлінських рішень при реалізації процесів забезпечення гармонійного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема рекомендації щодо формування організаційно-економічного механізму забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту в частині оцінки рівня компетенцій структурних підрозділів впроваджено в діяльність локомотивного депо

«Харків-Сортувальний» Південної залізниці (акт впровадження від 22 квітня 2015 р.), методичний підхід до мотивації підвищення компетенцій впроваджено в діяльність Куп'янської колійно-машиної станції № 133 Південної залізниці (акт впровадження №11/02 від 17 лютого 2015 р.), підхід до забезпечення зайнятості персоналу впроваджено в діяльність служби статистики Південної залізниці (довідка про впровадження від 23 квітня 2015 р.).

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає також і в тому, що сукупність отриманих наукових положень створює методичну базу для обґрунтування інструментарію реалізації стратегії гармонійного розвитку підприємств залізничної галузі.

Методичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Навчально-наукового інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Стратегічне управління підприємством», «Економіка праці та соціально-трудова відносина», «Логістика», «Економічна діагностика» і при виконанні випускних робіт спеціалістів і магістрів, що підтверджується актом впровадження (акт впровадження від 20 травня 2015 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід щодо формування теоретичного базису та інструментарію забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [1, 5, 6, 7, 8, 12, 15, 18, 19, 21, 27], у дисертації використано тільки ті ідеї і положення, що є результатом особистої роботи і вказані в авторефераті в переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2008-2015 років пройшли апробацію на 21 Міжнародній і 2 Всеукраїнських науково-практичних конференціях: Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2008 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Судак, 2008 г.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2009 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2010 р.), Aktualne problemy nowoczesnych nauk — 2010 (Przemysl, 2010 г.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Яремча, 2010 г.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2011 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2011 г.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2012 г.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2012 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2013 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2013 г.), Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку (Харків,

2013 р.), Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2013 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2014 р.), Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень (Харків, 2014 р.), Становление современной науки – 2014 (Прага, 2014 г.), Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2015 р.), Тенденції економічного розвитку України в умовах нестабільності (Київ, 2015 р.), Пріоритетні напрями економічної політики України на сучасному етапі (Харків, 2015 р.), Економіка, менеджмент та аудит : сучасні проблеми та напрями розвитку (Львів, 2015 р.), Сучасні концепції управління соціально-економічним розвитком держави (Дніпропетровськ, 2015 р.), Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2015 р.).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 55 наукових працях, серед яких 3 колективні монографії та 1 одноосібна монографія, 26 статей у наукових фахових виданнях, 2 статті у виданнях, що входять до наукометричних баз даних і 23 матеріали і тези доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 38,7 друк. арк., з них особисто автору належать 37,1 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 454 сторінок, у т. ч. основний текст займає 365 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 77 рисунками, 36 таблицями та містять 7 додатків. Список використаних джерел налічує 441 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичну значущість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У *першому розділі* «**Проблеми та перспективи залізничного транспорту України в умовах становлення світової транспортно-логістичної системи**» визначено місце залізничного транспорту у світогосподарській системі координат і обґрунтовано його значення в розбудові економіки України, систематизовано чинники негативного впливу, що стримують розвиток залізничного транспорту, і розкрито протиріччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства стає розгортання процесів глобалізації, які суттєво впливають на систему міжнародних зв'язків, трансформують напрями і визначають тенденції світової торгівлі, а відповідно, й обумовлюють зміну парадигми розвитку світового транспортного комплексу. Проявом останньої стало формування світової транспортно-логістичної системи (ТЛС) і розвиток транспортної логістики. Визначено глобальні, загальні та часткові (локальні) завдання транспортної логістики та встановлено, що реалізації її основних засад у Європі відображується в процесах формування загальноєвропейської

транспортно-логістичної мережі зі створення відповідної інфраструктури.

Аналіз основних європейських програм щодо розвитку транспортно-логістичної мережі та об'єктів її інфраструктури визначив зростання значущості залізничного транспорту (ЗТ) в обслуговуванні міжнародних вантажопотоків і реалізації гео економічних інтересів країни та дозволив обґрунтувати місце ЗТ в міжнародній ТЛС і світовій системі координат. У сьогочасних умовах глобалізації та розбудови світової ТЛС ЗТ: 1) сприяє поглибленню інтеграційних процесів і глобалізації міжнародних зв'язків, реалізує трансконтинентальні торговельні зв'язки країн; 2) виступає імпульсом для розвитку національних економік; 3) забезпечує скорочення розриву між виробництвом і споживанням; 4) сприяє активізації інноваційних процесів і розвитку інтелектуального капіталу; 5) виступає сферою підвищення сервісного обслуговування та розвитку експорту транспортних послуг; 6) сприяє розвитку кадрового потенціалу та зміні соціальних стандартів.

Україна як країна з величезним транзитним потенціалом і розвинутою мережею міжнародних транспортних коридорів (МТК) має змогу використати цей потенціал світової ТЛС для відродження економічної могутності держави шляхом активного залучення підприємств залізничного транспорту (ПЗТ) у процеси розбудови власних МТК та розвитку високошвидкісного руху в країні.

Дослідження тенденцій розвитку вітчизняного ЗТ і основних показників його діяльності дозволило визначити і систематизувати негативні чинники впливу за групами (рис. 1): внутрішньогалузеві (структурно-організаційні, управлінські, інформаційно-інноваційні, фінансово-економічні, техніко-технологічні, соціальні й сервісно-логістичні) і позагалузеві (організаційно-правові, конкурентні і чинники, обумовлені недоліками технологічного прогресу в країні).

Дія зазначених чинників загострюється у зв'язку з тим, що ЗТ функціонує з певними протиріччями, найбільш вагомими з яких формуються через те, що ЗТ, з одного боку, постає як інститут, що забезпечує розвиток економіки країни і населення, тобто як інститут державної та суспільної значущості, а з іншого – як суб'єкт підприємницької діяльності, спрямований на задоволення комерційних інтересів власників і керівництва. Це підтверджує дослідження і систематизація функцій, що виконує ЗТ і які зведено до двох основних груп: суспільно значущі та комерційні. Важливість виконання суспільно значущих функцій полягає: у створенні передумов підвищення ефективності роботи і конкурентоспроможності вітчизняних суб'єктів господарювання; забезпеченні потреб населення у якісних і доступних за цінами перевезеннях; гармонійному розвитку працівників галузі. Це дозволяє характеризувати ЗТ як національний інститут суспільного розвитку.

Різноманітність інтересів ЗТ як суб'єкта підприємницької діяльності та як національного інституту суспільного розвитку посилюється, особливо внаслідок власної ресурсної обмеженості та відсутності державного фінансування. У зв'язку з цим останнім часом увагу зосереджено на комерційній діяльності залізничного транспорту і, як свідчать етапи програми реформування, на комерціалізації і приватизації підприємств залізничного транспорту. У свою чергу процеси комерціалізації обмежують суспільні функції, знижують роль ЗТ і обумовлюють потребу в ліквідації комерційно непривабливих, але соціально значущих ланок,

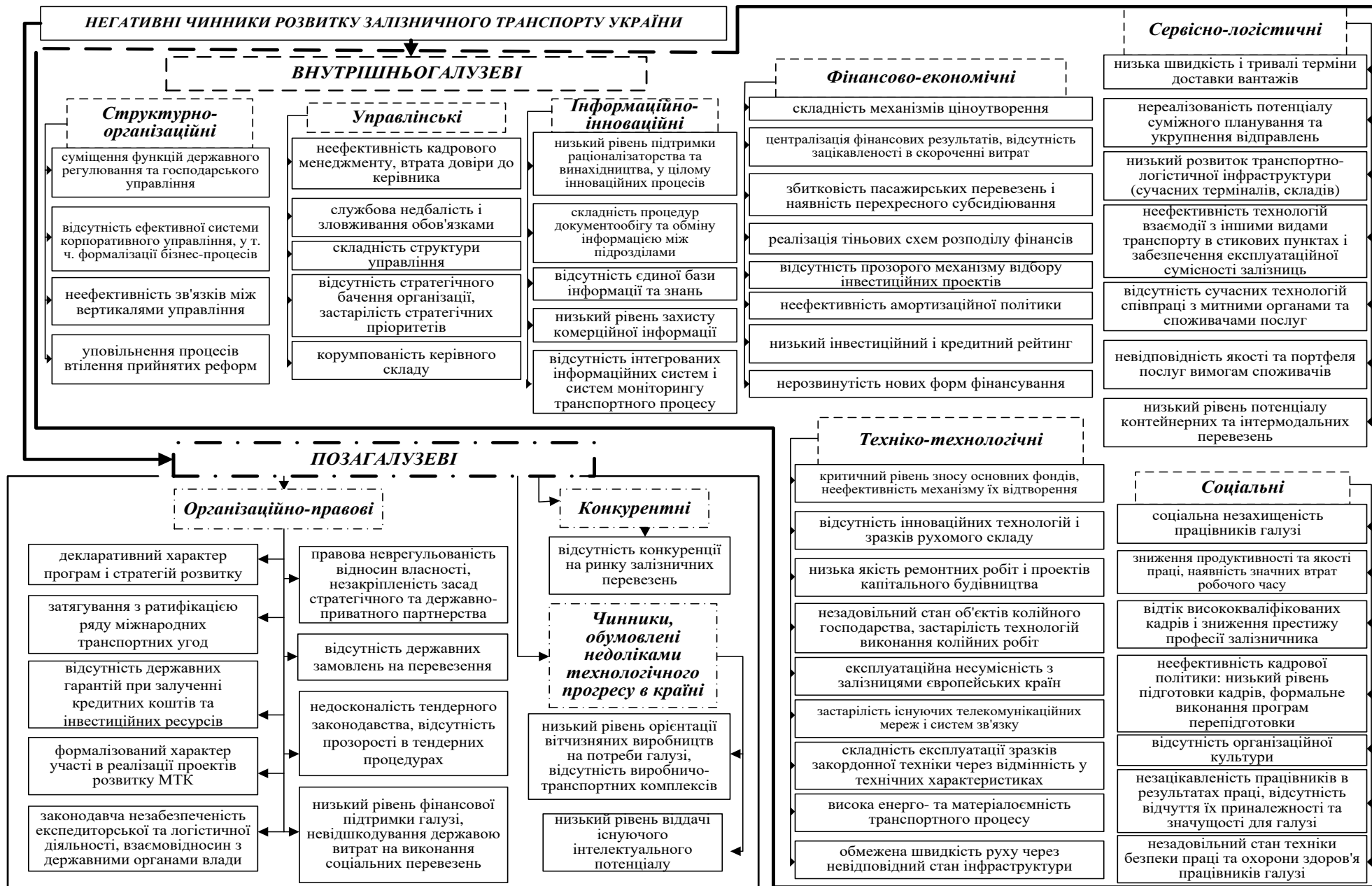


Рис. 1. Чинники, що негативно впливають на розвиток залізничного транспорту України

створюють загрозу подальших деструктивних змін у галузі. Зазначене підтверджує необхідність поглибленого вивчення протиріч функціонування ЗТ як детермінант його розвитку.

Протиріччя розвитку ЗТ розкрито на таких рівнях: глобальному, національному і підприємницькому (рис. 2).

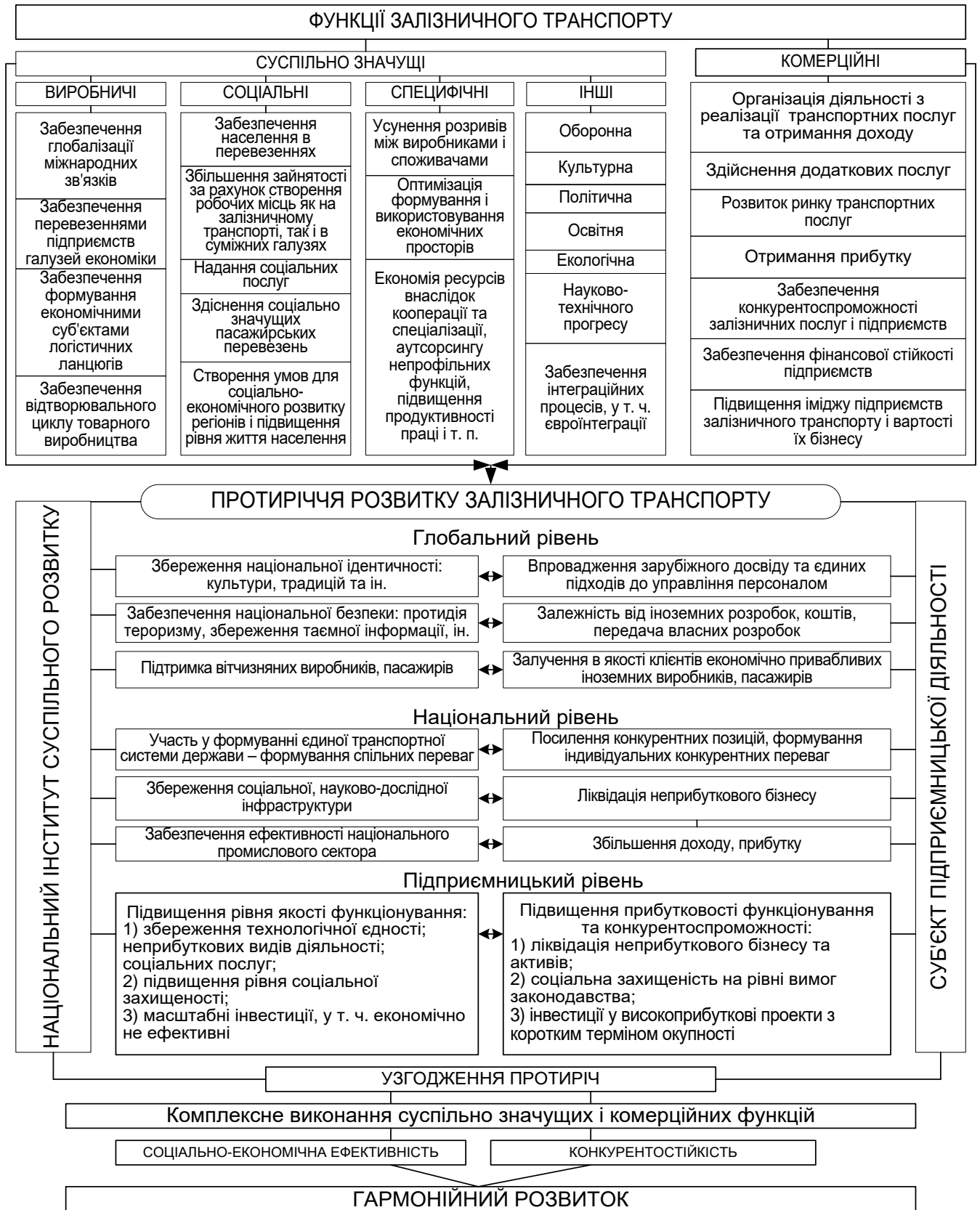


Рис. 2. Основні функції та протиріччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту

Визначено, що на глобальному рівні протиріччя полягають у зіткненні інтересів і цілей-цінностей щодо національної ідентичності, безпеки, задоволення потреб вітчизняних та іноземних виробників і пасажирів. На національному рівні існують протиріччя щодо участі ЗТ у формуванні єдиної транспортної системи держави, які обумовлені потребою у формуванні власних і спільних конкурентних переваг для якнайкращого задоволення споживача; збереження соціальної та науково-дослідної інфраструктури ЗТ; підвищення його ролі в забезпеченні ефективності вітчизняного промислового сектора економіки. На підприємницькому рівні різнонаправленість інтересів проявляється через співвідношення якості та прибутковості функціонування. Якість функціонування пов'язана з такими цілями-цінностями, як забезпечення високого рівня технологічної цілісності залізничного комплексу та соціальної захищеності працівників, реалізація соціальних послуг і збереження неприбуткових видів діяльності, залучення інновацій та інвестицій, які не будуть мати високий рівень економічної (комерційної) ефективності, але мають народногосподарський, соціальний ефекти. У свою чергу орієнтація на прибутковість пов'язана з ліквідацією неприбуткових видів діяльності та активів, збереженням лише мінімальних соціальних гарантій, з високоефективними інвестиціями з короткими термінами окупності.

На основі аналізу положень домінуючої комерційно-конкурентної парадигми економічного зростання ЗТ зроблено висновок про обмеженість її можливостей у вирішенні проблем залізничної галузі задля забезпечення лідируючих позицій вітчизняного ЗТ на внутрішньому транспортному ринку та його інтеграції в якості рівноправного учасника до світової ТЛС. Визначені протиріччя потребують узгодження для забезпечення якісного виконання суспільно значущих і комерційних функцій ЗТ. Це стало основою для обґрунтування доцільності гармонійного підходу та необхідності використання гармонійної парадигми при вирішенні проблем забезпечення розвитку вітчизняного ЗТ.

У другому розділі «Парадигма гармонійного розвитку залізничного транспорту України» сформовано теоретико-методологічні основи гармонійного розвитку залізничного транспорту, розроблено організаційно-економічний механізм забезпечення гармонійного розвитку ЗТ.

Теорія гармонійного розвитку є новим напрямом, який ще остаточно не сформувався. Науковий потенціал цього підходу ґрунтується на внеску в загальні уявлення про гармонію і гармонійність видатних філософів світу ще з античного періоду. Дослідження щодо можливостей застосування теорії гармонії в управлінні соціально-економічними системами різних рівнів почали проводитись з другої половини XIX століття Ф. Бастіа, К. Адамецьким, О. Богдановим. У наш час спостерігається активізація цього напрямку, зокрема в реалізації положень теорії стійкого розвитку, стейкхолдерської теорії фірми, управління підприємством на базі процесного підходу, системи збалансованих показників та ін. Певною мірою застосовується цей підхід і у вирішенні проблем управління соціально-економічними системами.

Виявлено, що в теорії та практиці управління соціально-економічними системами сформувалися три ключових напрямки узгодження соціально-

економічних протиріч. Перший – це державне регулювання, яке полягає у впорядкуванні діяльності учасників суспільно-економічних відносин з метою забезпечення її відповідності вимогам закону та досягнення бажаного балансу публічних і приватних інтересів. Другий напрямок сформувався в межах діалектичного підходу до взаємозв'язку економічного розвитку і дотримання моральних принципів і реалізується через формування та розвиток морально-духовних цінностей і якостей особистості, морально-духовної культури суспільства взагалі в процесі виховання та освіти, що забезпечує реалізацію принципів високого рівня соціально-господарської відповідальності. Третій напрямок використовує внутрішньогосподарський інструментарій підвищення результативності виробничо-господарської діяльності суб'єктів господарювання та оптимізації їх економічного потенціалу.

Досягнення гармонійного розвитку потребує комплексного застосування інструментарію всіх зазначених напрямків.

Зважаючи на те, що вчені розглядають різні аспекти гармонії та враховуючи наявність постулатів гармонії в загальновідомих теоріях розвитку соціально-економічних систем різних рівнів, визначено, що теорія гармонійного розвитку в її нинішньому стані переважно базується на законах і принципах діалектики та є синтезом наукових положень таких основних теоретичних концепцій: у межах механістичного підходу – інституціональної теорії, у межах системного підходу – еволюційної теорії стійкого розвитку, у межах інструментально-поведінкового підходу – теорії стратегічного управління і динамічних конкурентних переваг. Але вона, крім того, повинна домінантно враховувати взаємозв'язок економічного розвитку і дотримання моральних принципів в економічних відносинах, що особливо актуалізується в умовах трансформацій.

Важлива роль у формуванні методології гармонійного розвитку належить еволюційній теорії, за якою гармонійний розвиток соціально-економічних систем можливий, з одного боку, на основі забезпечення їх стабільності, тобто виключення з системи джерела дезорганізації і ризику, а з іншого боку, шляхом збереження їх можливості адаптуватися до зовнішніх впливів (ринку, постачальників і т. д.), тобто забезпечення здійснення змін.

Слід зауважити, що для ЗТ домінантність гармонійного розвитку обумовлюється і тим, що сучасний етап його функціонування є трансформаційним, а за цих умов «виявляється» безліч напрямів, цілей і завдань, різноманітність інтересів, які необхідно погоджувати, гармонізувати, обґрунтовуючи єдину стратегію розвитку.

Встановлено, що гармонійний розвиток ЗТ пов'язаний з якістю державного регулювання діяльності галузі, з формуванням належного рівня морально-духовної культури в суспільстві та в системі ЗТ (у т. ч. керівників і персоналу), усуненням соціально-економічних протиріч і вимагає постійного поліпшення властивостей і характеристик функціонування підприємств галузі, приведення їх у відповідність з вимогами і умовами середовища, що постійно змінюються.

Ґрунтуючись на тому, що зміст гармонійного підходу характеризується такими головними складовими, як збалансованість і узгодженість, а категорія

розвиток розкривається через такі характеристики, як якість і зміни, розкрито принципи гармонійного розвитку за такими їх групами: 1) збалансованості; 2) взаємодії, інтеграції; 3) забезпечення якості; 4) інноваційно-інвестиційної діяльності.

Розроблено модель забезпечення гармонійного розвитку ЗТ (рис. 3), де визначено його ключові детермінанти (стан соціально-економічної сфери в державі, стан морально-духовної культури, мегатренди розвитку суспільства та принципи формування світової ТЛС), що впливають на формування стратегії гармонійного розвитку та інструментарій її реалізації.

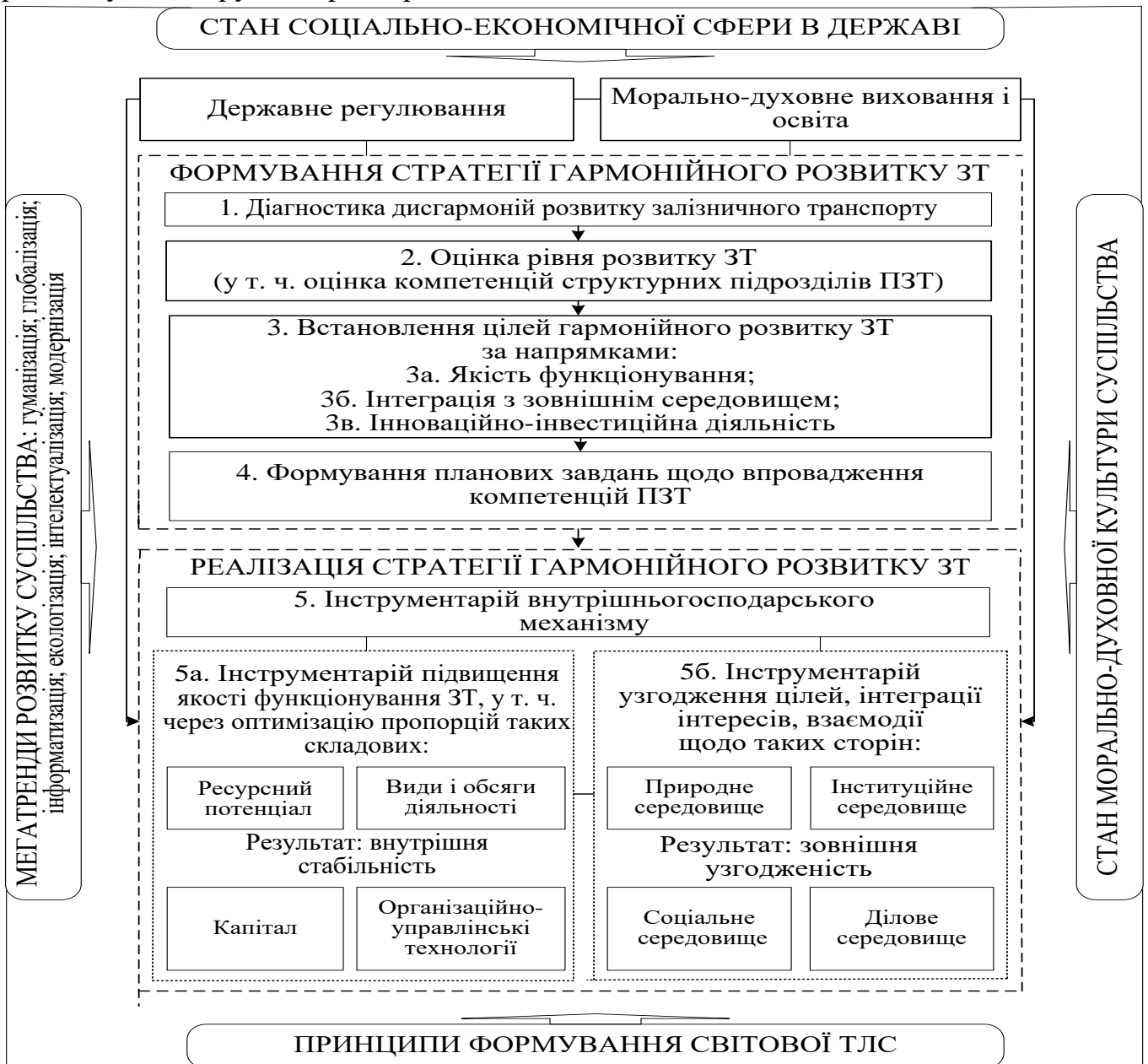


Рис. 3. Модель забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту

Вихідним етапом (1) розроблення стратегії гармонійного розвитку ЗТ передбачено діагностику дисгармоній, тобто їх виявлення та оцінку впливу на результативність функціонування залізничної галузі. Дисгармонії, які виникають на ЗТ, поділено за рівнями на внутрішньосистемні (галузь, підприємства, структурні й

виробничі підрозділи, бізнес-процеси та позасистемні (регіональні, національні, глобальні). За видами залежно від форми протиріч внутрішньосистемні дисгармонії поділено: 1) на диспропорції ресурсні, управлінсько-організаційні, портфельні (видів та обсягів діяльності, інвестицій); 2) дисонанси: невідповідність економічного потенціалу за кількісними та якісними параметрами цілям розвитку; міжособові; міжгрупові; 3) дисбаланс інтересів керівництва та працівників. До позасистемних дисгармоній віднесено: 1) дезінтеграцію з середовищем: інституціональним; соціальним; діловим; природним; 2) дисбаланс інтересів із зацікавленими сторонами: споживачами; бізнес-партнерами; конкурентами; органами влади та ін. Всебічне вивчення вищеперерахованих елементів дозволяє зрозуміти зміст системних проблем залізничної галузі.

На другому етапі проводиться оцінка рівня розвитку ЗТ. Зважаючи на те, що вплив дисгармоній позначається на результатах функціонування ПЗТ та враховуючи переваги вартісної оцінки бізнесу, визначено, що для ПЗТ доцільно використовувати дохідний підхід до оцінки вартості бізнесу, а для їх структурних підрозділів – витратний підхід, доповнений оцінкою рівня компетентності на основі визначення динамічних переваг.

Враховуючи результати діагностики дисгармоній та оцінювання рівня розвитку ЗТ, на третьому етапі встановлюються цілі його гармонійного розвитку.

До цілей забезпечення якості функціонування (3а) віднесено підвищення якості технологічних процесів організації руху, стану об'єктів інфраструктури, матеріально-технічного постачання, бізнес-процесів, автоматизації, інформатизації та інтелектуалізації, якості трудового життя і управління.

Цільові орієнтири щодо інтеграції з зовнішнім середовищем (3б) включають інтеграцію вітчизняного ЗТ у світову ТЛС, його взаємодію з іншими видами транспорту транспортно-дорожнього комплексу країни, взаємодію з підприємствами при формуванні логістичних ланцюгів поставок, інтеграцію в регіональні транспортно-виробничі комплекси, а також бізнес- і соціальне партнерство.

Цілі інноваційно-інвестиційної діяльності (3в) такі: впровадження перспективних видів діяльності; комплексна модернізація матеріально-технічної бази; розвиток залізничної інфраструктури; впровадження інтелектуальних технологій; розвиток перспективних видів стратегічного партнерства; впровадження ефективного маркетингу та гнучкого ціноутворення; впровадження адаптивних технологій управління; розвиток компетенцій персоналу; впровадження ресурсозберігаючих технологій.

На четвертому етапі розробляються планові завдання щодо підвищення рівня компетентності ПЗТ. Доведено необхідність формування таких видів компетенцій, як унікальні ресурси і базові компетенції, операційні, адаптивні, „проактивні” компетенції та здатності до створення спільних цінностей. Виявлено, що при формуванні компетенцій ПЗТ особливого значення набуває врахування параметрів майбутньої світової ТЛС товароруку, яка розбудовується на основі загальноновизнаних мегатрендів розвитку, до яких відносять процеси гуманізації, інформатизації, екологізації, глобалізації, інтелектуалізації та модернізації (як об'єктивної необхідності реалізації змін у швидкоплинному середовищі). Їх

врахування дозволить генерувати такий економічний потенціал вітчизняного ЗТ, що сприятиме його рівноправному входженню у світову ТЛС.

П'ятий етап – етап реалізації стратегії забезпечення гармонійного розвитку, досягнення цілей і завдань якої потребує застосування відповідного інструментарію.

Слід зазначити, що підхід до оцінки рівня компетентності структурних підрозділів було адаптовано для локомотивних депо. Послідовність оцінювання подана на рис. 4.

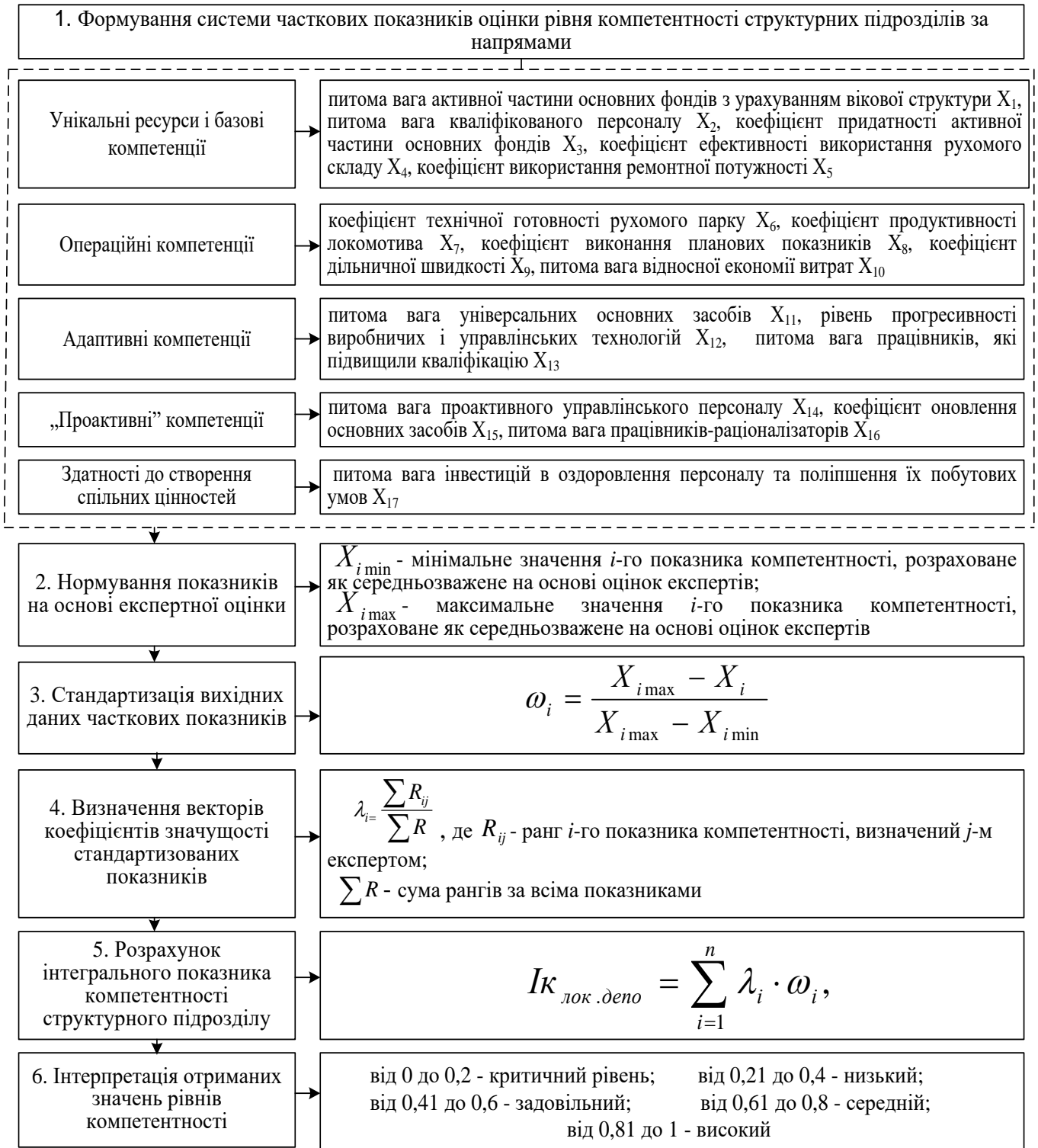


Рис. 4. Етапи оцінки рівня компетентності структурних підрозділів ПЗТ (на прикладі локомотивних депо)

Визначено рівень компетентності локомотивних депо Південної залізниці та проведено їх групування за кластерами (табл. 1).

Таблиця 1

Кластери локомотивних депо Південної залізниці за рівнями компетентності

Інтервали кластерів	Кількість депо	Локомотивні депо
0,18-0,193	2	Гребінка, Харків-Сортувальний
0,194-0,206	2	Ромни, Смородине
0,207-0,22	2	Куп'янськ, Основа
0,234-0,246	1	Кременчук
0,247-0,26	2	Лозова, Полтава

Як показують дані табл. 1, рівень компетентності локомотивних депо Гребінка, Харків-Сортувальний є критичним, а Ромни, Смородине, Куп'янськ, Основа, Лозова, Кременчук і Полтава низьким.

Проведено оцінку ентропії за рівнями компетентності зазначених локомотивних депо Південної залізниці, що свідчить про неузгодженість результатів розвитку структурних підрозділів локомотивного господарства залізниці, оскільки показник відносної ентропії дорівнює 0,59, що значно більше, ніж параметри організованості (від 0,1 до 0,3).

Зважаючи на критичний і низький рівень компетентності ЗТ, вирішено завдання формування механізму забезпечення його гармонійного розвитку, підсистеми якого розкрито на рис. 5.

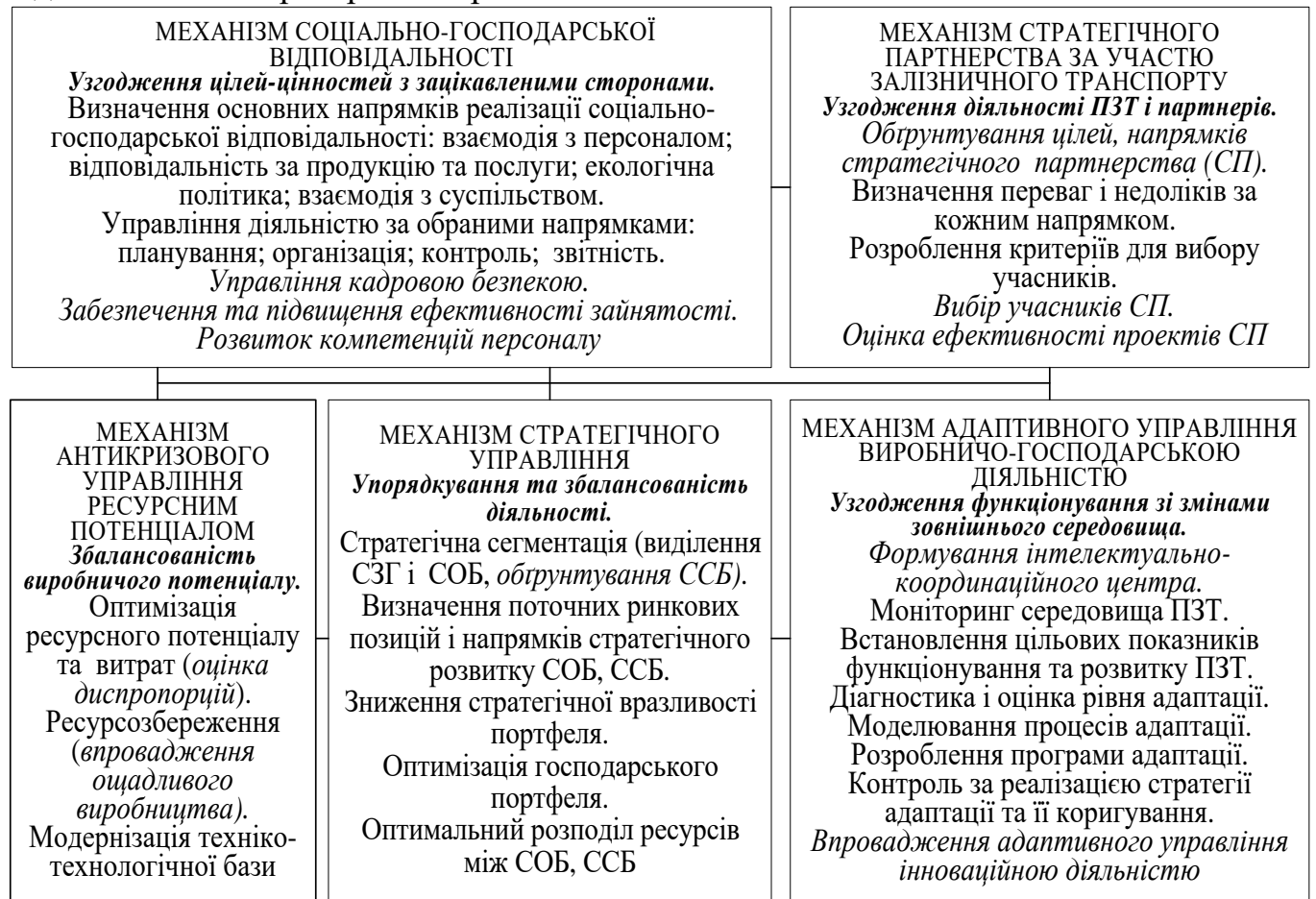


Рис. 5. Складові організаційно-економічного механізму гармонійного розвитку ЗТ
(курсивом виділено елементи з авторськими пропозиціями)

Встановлено, що гармонічні властивості підсистем механізму гармонійного розвитку ЗТ пов'язані з таким: 1) механізм соціально-господарської відповідальності є інструментом узгодження цілей-цінностей ЗТ і зацікавлених у його розвитку осіб; 2) метою адаптивного управління є узгодження функціонування ЗТ зі змінами в зовнішньому середовищі; 3) стратегічне партнерство передбачає погодженість цілей, діяльності ПЗТ з партнерами при реалізації процесів розширеного відтворення виробничого потенціалу галузі; 4) впровадження стратегічного управління обумовлено необхідністю упорядкування і збалансування діяльності ПЗТ на основі визначення стратегічних зон господарювання (СЗГ), стратегічних одиниць бізнесу (СОБ) і стратегічних сегментів бізнесу (ССБ); 5) антикризове управління ресурсним потенціалом націлене на збалансоване забезпечення ПЗТ ресурсами.

Отже, сформовано парадигму забезпечення гармонійного розвитку ЗТ, у якій реалізується еволюційна модель покращення стану і виробничо-господарської діяльності ЗТ на основі багаторівневого узгодження інтересів і цілей-цінностей держави і суспільства та комерційних інтересів ПЗТ.

У третьому розділі «Формування елементів механізму соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті: кадрова та ресурсна складові» узагальнено детермінанти та визначено напрямки якісної трансформації системи соціально-господарської відповідальності ЗТ (у т. ч. на основі впровадження елементів управління кадровою безпекою), обґрунтовано комплексний підхід до забезпечення і підвищення ефективності зайнятості працівників, удосконалено положення щодо активізації діяльності з розвитку персоналу на основі авторської моделі мотивації підвищення компетенцій, надано пропозиції щодо антикризового управління ресурсним потенціалом ЗТ.

Забезпечення гармонійного розвитку ЗТ потребує більш повного врахування дії соціально-економічних чинників і зумовлює застосування якісно нових економічних методів і механізму реалізації соціально-господарської відповідальності в галузі.

Проведено порівняння економічного, політичного, соціального і етичного підходів до концепції корпоративної соціальної відповідальності та визначено, що соціально-господарська відповідальність є добровільним внеском підприємств у розвиток суспільства в соціальній, економічній і екологічній сферах, часто не пов'язаних з напрямом основної діяльності, але таким, що виходить за рамки певного законодавчого мінімуму й прийнятих у суспільстві етичних норм.

З'ясовано основні напрямки реалізації соціально-господарської відповідальності на ЗТ: 1) взаємодія з персоналом включає залучення і професійний відбір персоналу, регулювання трудових відносин, оплату праці і мотивацію персоналу, соціальну підтримку, розвиток працівників, охорону праці і професійну безпеку; 2) відповідальність за продукцію і послуги ЗТ реалізується шляхом постійного підвищення якості надання послуг вантажовідправникам і пасажиром; 3) екологічна політика націлена на економію й раціональне використання природних ресурсів, зниження негативного впливу на навколишнє середовище; 4) взаємодія з суспільством полягає у виконанні ПЗТ державних і соціальних

завдань: пільгові перевезення, вирівнювання тарифів, регіональні інвестиції, добродійність.

Встановлено, що ефективна реалізація механізму соціально-господарської відповідальності ЗТ на практиці в системі стратегічного й операційного менеджменту забезпечує отримання синергетичного ефекту завдяки поєднанню тактичного і стратегічного потенціалів в одному векторі, який дозволяє забезпечити підвищення капіталізації ПЗТ і підвищити їхню конкурентоспроможність.

Досягнення високого рівня соціально-господарської відповідальності ЗТ потребує підвищеної уваги до проблем персоналу.

Виявлено, що кількість чинників, які негативно впливають на кадровий потенціал залізничної галузі, зростає, зокрема це: 1) існуюча політико-економічна криза в Україні, внаслідок якої відбулося значне падіння обсягів перевезень і відповідно зростання тенденцій вивільнення персоналу; 2) невизначеність змін у процесі реформування і акціонування, що сприяє поширенню деструктивної поведінки працівників. У зв'язку з зазначеним на перший план виходять питання забезпечення соціальної стабільності, збереження кадрового потенціалу, зниження соціальних ризиків, а тому в якості вагової підсистеми механізму соціально-господарської відповідальності ЗТ визначено управління кадровою безпекою. Для забезпечення останньої в роботі систематизовано види кадрових ризиків, визначено причини їх виникнення та наслідки їх реалізації для ПЗТ.

Запропоновано удосконалення класифікації кадрових ризиків на ПЗТ за ознаками: 1) ризики професійної компетентності за категоріями працівників: керівників – управлінського складу; виконавців – фахівців, службовців, робітників; 2) системи управління персоналом: ефективності управлінських рішень; раціональності структури управління; 3) організаційно-культурні: лояльності; залученості; довіри; морально-етичних цінностей; 4) деструктивної трудової поведінки: дисфункціональні, індивідуально-трудова; групового егоїзму; антиадаптивні; девіантні.

Ґрунтуючись на дослідженні динаміки чисельності персоналу ЗТ (починаючи з 2008 р. негативні тенденції скорочення чисельності персоналу посилюються, у 2014 р. його чисельність зменшилася на 2,53 % у порівнянні з 2013 р., на 25,3 % у порівнянні з 2007 р.) і враховуючи передумови подальшої оптимізації чисельності працівників підприємств залізничної галузі, зроблено висновок про необхідність удосконалення підходів до забезпечення зайнятості працівників ЗТ і підвищення її ефективності.

На основі вивчення внутрішнього ринку праці ЗТ, дослідження аутплейсменту як практичної допомоги кандидату на звільнення в пошуку нового місця роботи й підготовки до майбутніх співбесід запропоновано підхід щодо забезпечення зайнятості працівників, який ґрунтується на створенні служби сприяння зайнятості на ЗТ. Визначено її головну мету, функції та напрямки діяльності (рис. 6), що в сукупності дозволяє забезпечити перепрацевлаштування працівників підприємств залізничної галузі, посади яких підлягають скороченню, сформувати ефективний внутрішній ринок праці залізничної галузі, знизити соціальну напруженість і підвищити імідж ПЗТ.



Рис. 6. Функції та основні напрямки роботи служби сприяння зайнятості на ЗТ

Встановлено, що на рівні Управління залізниць відповідальними за вирішення завдань політики сприяння зайнятості слід покласти на керівництво залізниць і відповідальних осіб служб кадрів, зокрема до їх обов'язків необхідно включити питання з надання інформації про планування вакансій, а також забезпечення взаємодії з територіальними центрами зайнятості. Серед найважливіших завдань сприяння зайнятості на рівні структурних підрозділів встановлено прогнозування очікуваних змін в організації та умовах праці, допомога в самоплануванні кар'єри і надання психологічної допомоги кандидатам, посади яких будуть скорочені.

Стратегічні завдання розвитку вітчизняного ЗТ значно підвищують вимоги до підготовки персоналу, рівня корпоративних і професійних компетенцій працівників, а також потребують застосування командних форм розвитку компетенцій.

Виявлено, що перспективними для ПЗТ є такі форми командних робіт, як наставництво і раціоналізаторство, а реалізація командного навчання вимагає відповідної оплати праці, яка б зацікавила працівників і стала основою для вдосконалення їхніх компетенцій, тому пропонується прогресивна система доплат

залежно від рівня компетенцій працівників і їхнього внеску в реалізацію процесів зростання компетенцій підприємства. Підвищити ефективність мотивації запропоновано на основі прогресивних шкал ставок доплат: 1) за наставництво - з урахуванням рівнів компетенцій і залученості працівників у процеси наставництва; 2) за раціоналізаторство - виходячи зі специфіки реалізації знань і здібностей при організації інноваційної діяльності (рис. 7).

ПРИНЦИПИ ЕФЕКТИВНОЇ МОТИВАЦІЇ КОМАНДИ					
1. Оцінка рівня компетентності для визначення ставки індивідуальної оплати праці					
2. Оцінка рівня залученості для визначення ставки індивідуальної оплати праці					
3. Формування прогресивних шкал доплат у координатах „компетентність-залученість”					
Шкала доплат за наставництво			Шкала доплат за раціоналізаторство		
Тип компетентності працівника	Відсоток доплат, %		Тип компетентності працівника	Відсоток доплат, %	
	Вид залученості			Вид залученості	
	Професійна	Комплексна		Розробка	Впровадження
Базовий	3	5	Пасивний учасник	1	3
Сильний	7	9	Активіст	5	7
Лідерський	11	15	Раціоналізатор	9	11
4. Бальна оцінка командної роботи, винагорода за рейтингове місце					

Рис. 7. Мотивація командної роботи в системі наставництва і раціоналізаторства

Для забезпечення комплексного підходу до мотивації доповнено її індивідуальну форму колективною, де ключову роль відіграє використання бонусної рейтингової системи, головна умова якої – прозора змінна частина з зрозумілим принципом формування. Враховано, що визначення рейтингів також є мотиваційним чинником, у зв'язку з тим, що вони офіційно визнають досягнення команди.

Вагомою складовою соціально-господарської відповідальності на ЗТ є забезпечення необхідного рівня ресурсного потенціалу, структура і виробничі характеристики якого повинні відповідати сьогоденним вимогам. Зазначене дозволяє стверджувати, що вирішальним елементом антикризового управління є оцінка ресурсного потенціалу, яку необхідно здійснювати на основі вивчення характеристик ресурсів (стану Rit , ефективності використання Cit , наявних диспропорцій їх структурних параметрів αRit).

$$Rr = f(Rit; Cit; \alpha Rit) \quad (1)$$

Встановлено, що диспропорції ресурсів характеризують такі показники: 1) основних фондів - співвідношення вартості їх активної і пасивної частини, залишкової вартості та суми зносу, вартості введених і ліквідованих фондів; часу роботи і простоїв; 2) трудових ресурсів – співвідношення чисельності прийнятих і звільнених, продуктивного часу і втрат робочого часу, чисельності лояльного і нелояльного персоналу, фонду оплати праці робітників та інших категорій персоналу; 3) оборотних ресурсів – співвідношення власних і залучених коштів, загальної суми витрат за виключенням матеріальних і нематеріальних витрат, вартості вчасно поставлених матеріальних ресурсів і тих, поставки яких відбулися з

порушеннями.

Доведено, що важливим напрямком антикризового управління ресурсним потенціалом є впровадження ощадливого виробництва, дієвість якого визначається такою технологією організації і впровадження, що включає активне виявлення вузьких місць, постійне навчання і залучення персоналу в процес покращень, оперативне реагування на збої, інформування про досягнення.

З метою забезпечення ефективності та дієвості застосування інструментарію ощадливого виробництва на ЗТ розроблено пропозиції щодо навчання ощадливому виробництву (рис.8).

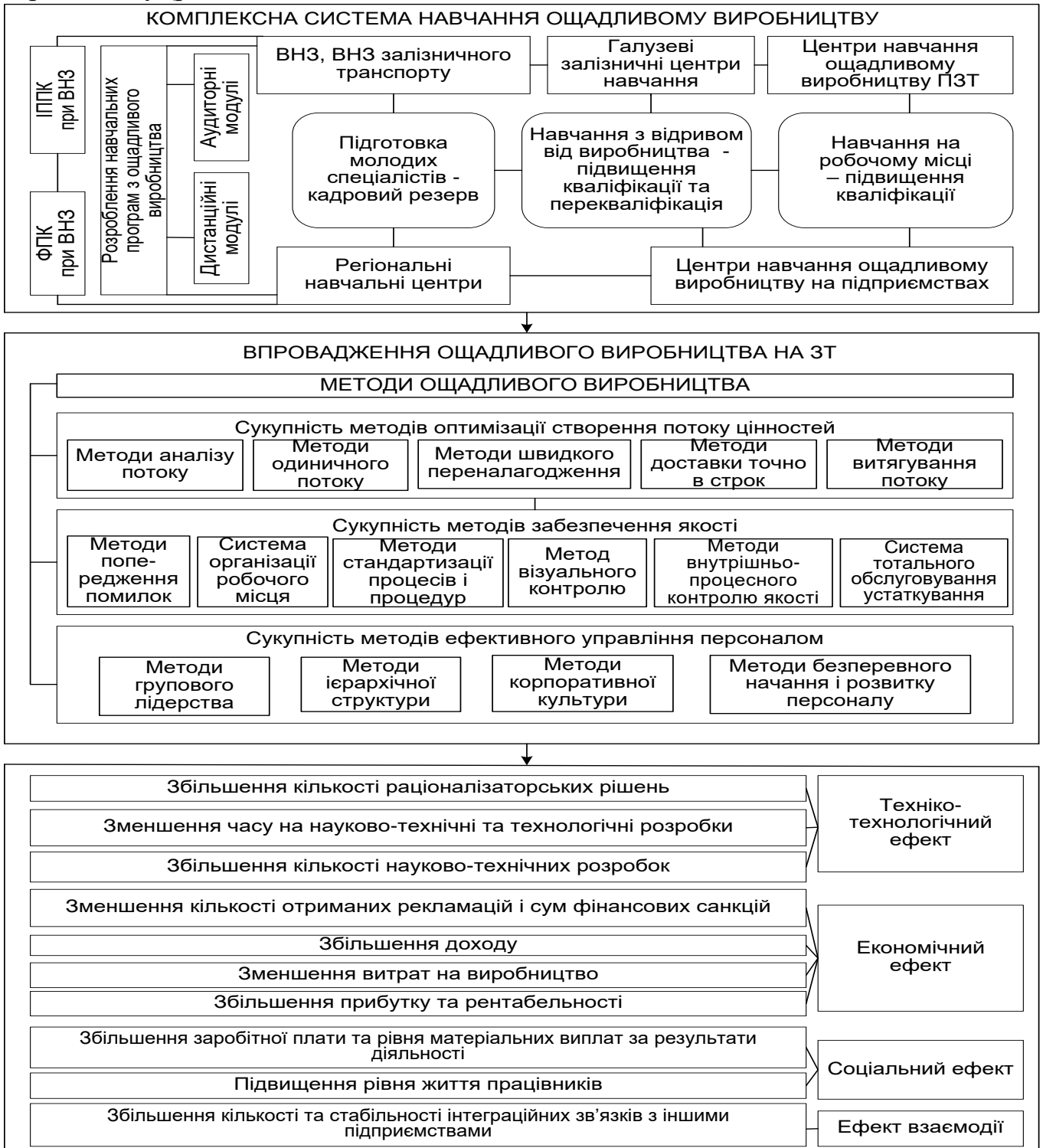


Рис. 8. Система навчання та ефекти від впровадження ощадливого виробництва

Проведення навчання на базі максимально можливої кількості освітніх закладів створює засади для формування культури ощадливого виробництва, удосконалення його інструментарію та забезпечує реальне впровадження ощадливого виробництва в діяльність структурних підрозділів ПЗТ, сприяє підвищенню якості бізнес-процесів і дозволяє отримати техніко-технологічний, економічний, соціальний і синергетичний ефекти.

У четвертому розділі «Адаптивне управління виробничо-господарською діяльністю на залізничному транспорті» розкрито специфіку адаптивного управління на ЗТ і сформовано систему адаптивного управління інноваційною діяльністю, запропоновано організаційний підхід до забезпечення ефективності адаптивного управління шляхом формування інформаційно-координаційного центру управління ЗТ.

Для забезпечення гармонійного розвитку ЗТ в умовах швидких змін зовнішнього середовища необхідний особливий гнучкий підхід до організації системи управління, який дозволяє своєчасно реагувати на зміни і адаптуватися до них, що і обумовлює доцільність впровадження інструментарію адаптивного управління.

Зважаючи на потребу в широкомасштабному впровадженні інновацій і високий ступінь невизначеності інноваційних процесів обґрунтовано необхідність застосування адаптивного управління для активізації та підвищення результативності інноваційної діяльності ЗТ. Розроблено модель адаптивного управління інноваційною діяльністю ЗТ, у якій функціональними підсистемами є моніторинг інноваційного середовища, комунікації, координаційна діяльність, організаційне забезпечення і підтримка, а також самоорганізація, що включає зворотній зв'язок на основі оцінки параметрів інноваційного середовища (рис. 9).

З погляду управління інноваційним розвитком ЗТ, важливо виділити основні параметри діяльності, що впливають на трансформацію якісних характеристик функціонування галузі. Аргументовано, що структурування параметрів доцільно здійснювати на основі таких елементів інноваційного розвитку як: ресурсна база, інфраструктура, менеджмент, процес, людський капітал. Саме за визначеними елементами необхідно формувати оцінку параметрів середовища інновацій, визначати відповідність існуючих параметрів інноваційного розвитку ЗТ параметрам зовнішнього інноваційного середовища, враховувати останні при плануванні інноваційної стратегії та на цій основі коригувати інноваційну діяльність.

Визначено, що ключовими інструментами механізму адаптивного управління на ЗТ є інтелектуалізація як ЗТ, так і процесів управління його виробничо-господарською діяльністю. Досліджено інтелектуальні технології адаптивного управління на ПЗТ і зроблено висновок про те, що в наш час актуальним є впровадження інтегрованих (багаторівневих і корпоративних) систем управління.

Зазначене підтверджує значущість створення інформаційно-координаційного центру (ІКЦУ), який базується на корпоративній інформаційній системі і забезпечує ефективність управління на його оперативному, тактичному, стратегічному рівнях.

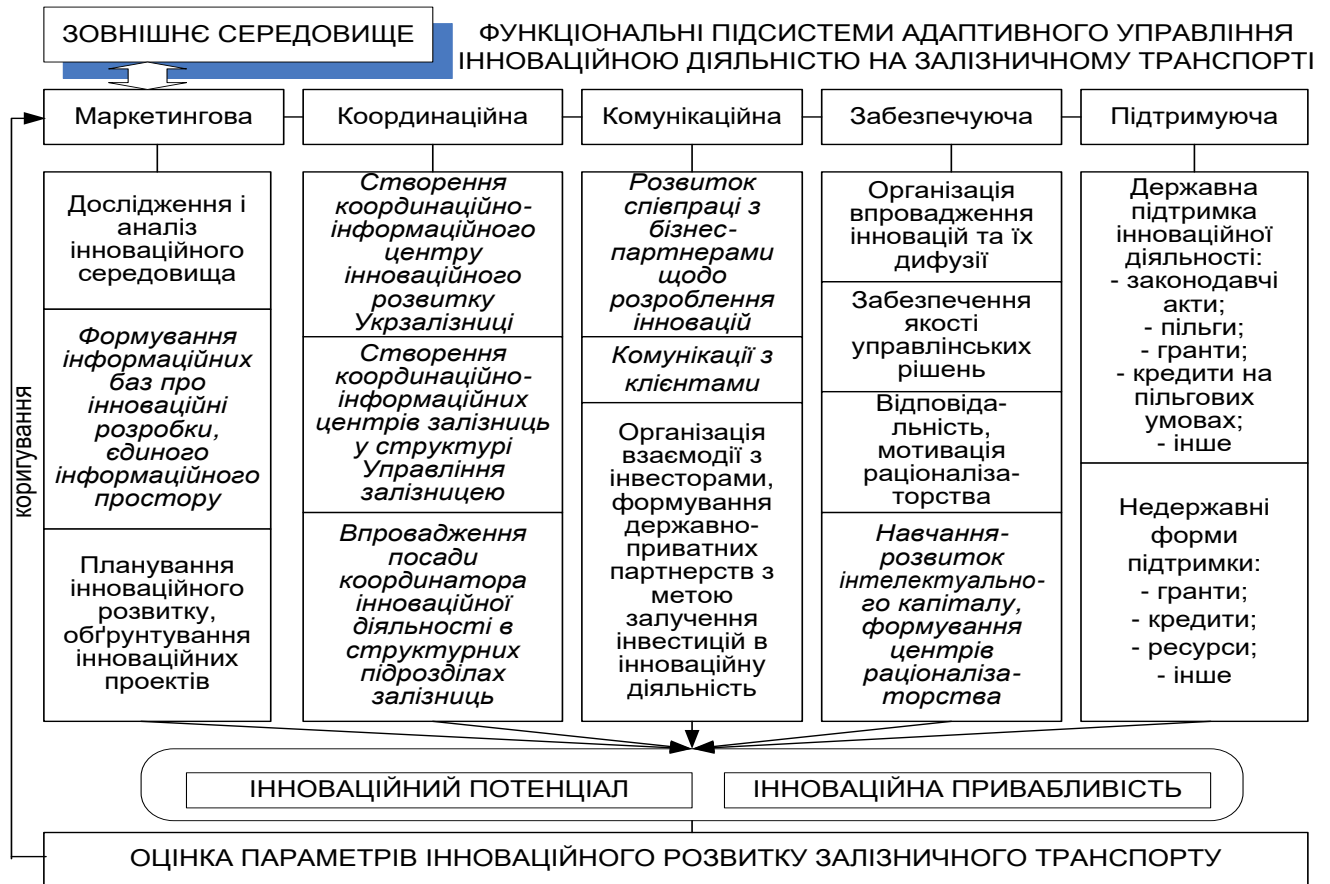


Рис. 9. Функціональні підсистеми адаптивного управління інноваційною діяльністю на залізничному транспорті (*курсивом виділено елементи з авторськими пропозиціями*)

Обґрунтовано, що ядром ІКЦУ є інтелектуальні бізнес-технології, які включають у себе такі інструменти, як сервери реляційних баз даних, OLAP-сервери сховища даних, інструменти перетворення даних у звітність, інструменти інтелектуального аналізу, засоби отримання даних, засоби моделювання і прогнозування, карти показників, портали, інструментальні панелі, електронні таблиці та ін. (рис. 10).

ІКЦУ повинен відповідати таким вимогам: 1) підтримувати всі завдання, що виникають у процесі управління на різних його етапах (планування, облік, контроль, аналіз, прийняття рішень), використовуючи методи штучного інтелекту на кожному кроці циклу управління; 2) архітектура системи, крім реляційної бази даних, повинна включати базу знань, засоби автоматизації поповнення бази знань, зокрема встановлення закономірностей з фактів на основі методів індуктивного висновку, виявлення неявних причинно-наслідкових зв'язків; 3) повинен містити інтелектуальні технології, які вирішують завдання прогнозування розвитку ситуації і зміни станів внутрішнього і зовнішнього середовища, моделювання опису предметної сфери та наслідків прийняття управлінських рішень, розпізнавання об'єктів, їх станів і ситуацій, що склалися на об'єкті і в середовищі управління; 4) застосування інтелектуальних технологій повинно охоплювати контури управління (оперативний і регулярний менеджмент, стратегічне і ситуаційне управління),

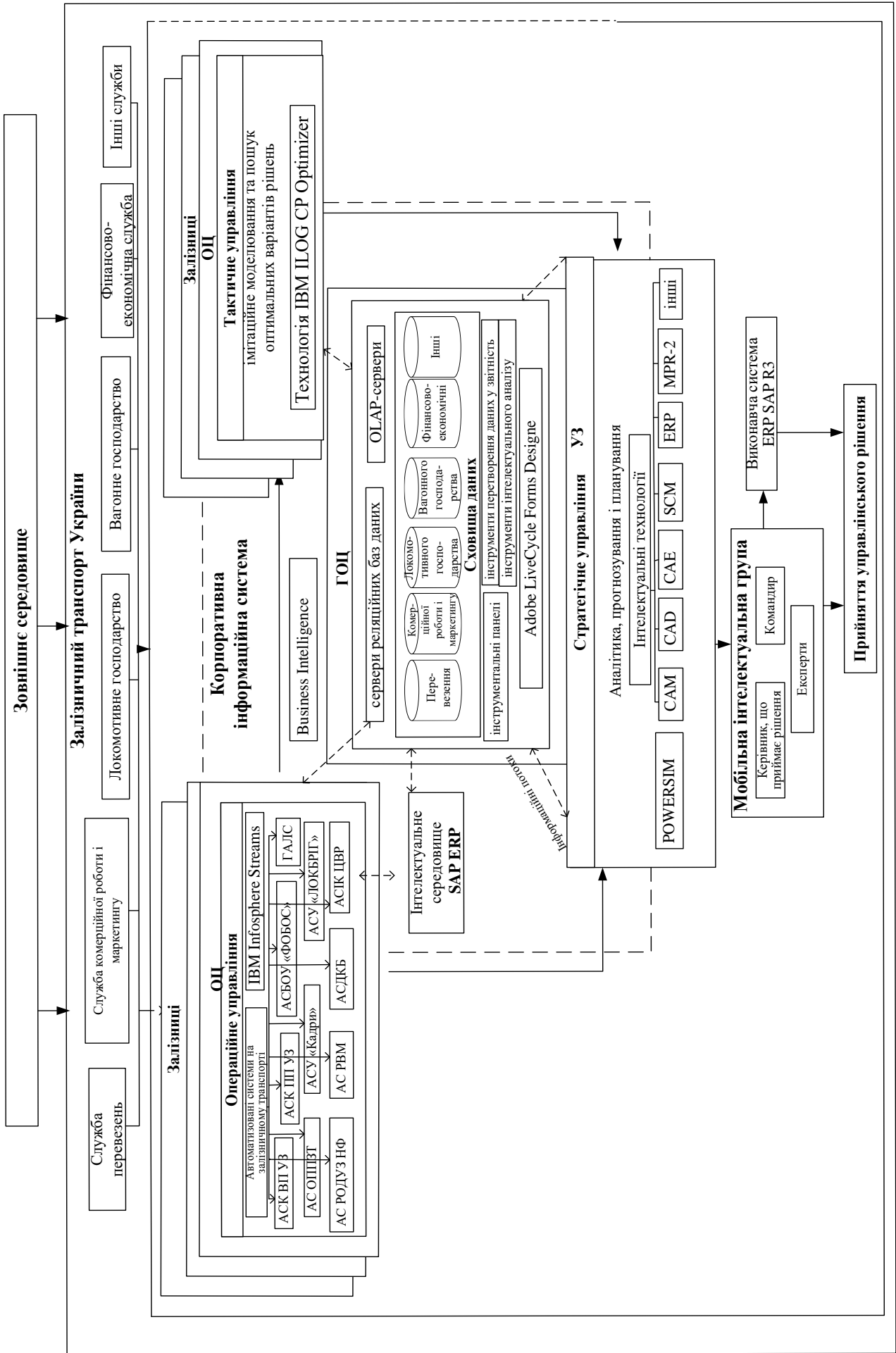


Рис. 10. Інформаційно-координаційний центр управління залізничним транспортом

сфери управління (управління фінансовими, трудовими, виробничими та матеріально-технічними ресурсами, управління клієнтами і т. д.), бізнес-процеси ЗТ (основні, забезпечуючі, управлінські, інвестиційні), функціональні підсистеми корпоративної системи менеджменту (система електронного документообігу, CRM, SRM, збут, матеріально-технічне забезпечення тощо), рівні управління (департаменти, ПЗТ, галузеві служби, структурні підрозділи); 5) цілі управління мають включати зниження виробничих, фінансових, екологічних та інших ризиків, підвищення надійності та ефективності роботи виробничої системи, вдосконалення системи менеджменту якості і т. д.

В п'ятому розділі «Теоретико-методологічний базис стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту» розкрито сутність і принципи стратегічного партнерства, визначено зміст його ключових переваг, удосконалено класифікацію стратегічного партнерства за рівнями його реалізації, розроблено модель стратегічного партнерства за участю ЗТ з метою оновлення ресурсно-технологічної бази підприємств галузі.

Для забезпечення гармонійного розвитку ЗТ в умовах поступової втрати його економічного потенціалу за відсутності власних інвестиційних ресурсів все більше актуалізується питання впровадження механізмів стратегічного партнерства.

Критичний аналіз наукової літератури і узагальнення підходів вчених до змісту стратегічного партнерства свідчить, що під останнім слід розуміти систему добровільних, довгострокових і взаємовідповідальних відносин інтеграційного типу між учасниками економічного життя, які виникають у процесі виробництва, розподілу, обміну і споживання економічного продукту й забезпечують досягнення стратегічних цілей і призводять до синергетичного приросту результативності економічної діяльності, надаючи вигоду кожному партнеру.

Дослідження переваг стратегічного бізнес-партнерства з позицій теорії конкурентоспроможності, у якій базисом забезпечення стійкої конкурентної позиції є конкурентні переваги, дозволило зробити висновок, що в результаті формування стратегічних бізнес-партнерств відбувається інтеграція навиків, здібностей, технологій і ресурсів бізнес-партнерів, які трансформуються у тому числі і в спільні компетенції. Визначена специфіка обумовила необхідність впровадження нового терміну в категоріальний апарат стратегічного партнерства, а саме поняття *«емерджентні переваги стратегічного бізнес-партнерства на залізничному транспорті»*, під якими слід розуміти спільні компетенції як набір нових взаємопов'язаних навиків, здібностей, технологій і ресурсів бізнес-партнерів, що є для них взаємовигідними, у тому числі за рахунок отримання синергетичних ефектів. Вибір терміну емерджентні пов'язаний з особливістю вищезазначених переваг-компетенцій - вони при поєднанні формують спільні активи з новими якостями.

Визначено групи емерджентних переваг за ознаками: 1) за ступенем усвідомлення наявності емерджентної переваги: непрямі (неусвідомлені); чітко сформульовані; 2) за сферою виникнення емерджентної переваги: комерційна та управлінська сфери стратегічної взаємодії; операційна сфера стратегічної взаємодії; інвестиційно-інноваційна сфера стратегічної взаємодії; соціально-економічна сфера взаємодії; 3) за джерелом формування емерджентної переваги: у результаті

стратегічної взаємодії елементів стратегічного партнерства один з одним; у результаті виникнення якісно нових властивостей стратегічного партнерства від властивостей елементів, що входять до нього. Запропонована класифікація дозволяє розкрити набір суттєвих ознак, які притаманні емерджентним перевагам стратегічного партнерства.

Враховуючи необхідність розвитку партнерських зв'язків на різних рівнях економічної діяльності, у роботі виділено такі рівні партнерств за участю залізничного транспорту: міжнародний, національний, регіональний, підприємницький, що відрізняються суб'єктами, метою, завданнями (табл. 2).

Таблиця 2

Характеристика стратегічних партнерств за участю ЗТ за рівнями реалізації

Рівень	Суб'єкти	Мета	Завдання
1	2	3	4
Міжнародний	Міністерство інфраструктури, Укрзалізниця і міжнародні транспортні організації, фінансові установи, транспортні підприємства інших країн (у першу чергу залізниця)	Забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного ЗТ на міжнародному транспортному ринку	Інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської і міжнародної транспортних систем; участь у формуванні міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури; розвиток високошвидкісних інтермодальних перевезень; статус транзитної держави тощо.
Національний	Міністерство інфраструктури, Укрзалізниця і галузевий міжгалузевий об'єднання підприємств	Формування ТЛС країни як базису конкурентоспроможності вітчизняної економіки	Розбудова залізнично-транспортно-логістичної інфраструктури; розвиток інтелектуального потенціалу держави; зростання частки інноваційної продукції в структурі валового продукту та збільшення темпів його зростання; зростання рівня інноваційної активності підприємств у державі; розвиток науково-дослідної та соціальної інфраструктури; зростання частки податкових надходжень до державного бюджету; покращення рівня життя і добробуту населення; збільшення частки експорту наукоємної продукції тощо
Регіональний	ПЗТ і місцеві органи влади, підприємства регіону як учасники регіонального промислово-транспортного комплексу	Підвищення ролі ЗТ в забезпеченні регіонального розвитку	Зростання виробництва регіонального продукту; вирівнювання рівнів розвитку територій регіону; покращення інвестиційного клімату; збільшення інноваційної активності за рахунок стимулювання інтенсивного розвитку суміжних галузей; зниження витрат на виробництво продукції; зростання мобільності, рекреаційних можливостей населення, соціальних контактів тощо

1	2	3	4
Підприємницький	ПЗТ та окремі суб'єкти господарської діяльності: промислові підприємства, логістичні компанії, науково-дослідні інститути та ін.	Підвищення якості функціонування ПЗТ	Створення базису для активізації інноваційної діяльності на ЗТ за рахунок формування ефективних каналів співробітництва та взаємодії потенційних учасників і ресурсів у процесі створення нових ідей і їх впровадження; забезпечення поєднання інтелектуального капіталу, що сприятиме генеруванню потоку нових знань і розширенню техніко-технологічних можливостей ЗТ; створення умов для перерозподілу та зниження рівня інноваційних ризиків за рахунок зростання рівня спеціалізації підприємств-учасників стратегічного партнерства та неподільності процесу розроблення інновацій; створення засад для зростання рівня ефективності та продуктивності ПЗТ; забезпечення підвищення якості транспортних послуг за рахунок використання сировини, матеріалів, комплектуючих більш високого рівня якості; сприяння мобілізації фінансово-інвестиційних ресурсів, що дозволить підприємствам-учасникам стратегічного партнерства забезпечити модернізацію власної виробничої бази з подальшим постійним вдосконаленням техніко-технологічної бази; залучення висококваліфікованої робочої сили і створення взаємозв'язку з науковою та освітньою сферою тощо

З урахуванням основних положень запропонованої теорії управління стратегічним партнерством на основі генерування емерджентних переваг розроблено систему принципів, що включає групу загальносистемних принципів (декомпозиції та композиції, цілісності, цілеспрямованості, ієрархічності, децентралізації, адаптації); групу принципів управління (контрольованості, керованості, необхідної різноманітності, узгодженості, зворотного зв'язку, превентивного прийняття рішення); групу специфічних принципів управління стратегічним партнерством за участю залізничного транспорту, що базуються на забезпеченні генерування емерджентних переваг (збереження через розвиток, вибудовування стратегічної траєкторії, принцип відносної оптимальності, збалансованості управління розвитком, принцип диференціації, безперервності інновацій, стратегічності інновацій, інтелектуалізації розвитку, результативності знань, мотивації розвитку).

Сформовано модель стратегічного партнерства ПЗТ, яка подана на рис. 11.

Визначено етапи формування стратегічних партнерств: 1) визначення стратегічної мети; 2) обґрунтування основних напрямків взаємодії, спроможних забезпечити досягнення поставлених стратегічних цілей; 3) визначення комплексних ключових компетенцій, що виникають в результаті взаємодії у межах стратегічного партнерства; 4) визначення підприємств-партнерів, спроможних



Рис. 11. Модель стратегічного партнерства підприємств залізничного транспорту і підприємств інших галузей

забезпечити досягнення поставлених стратегічних цілей при отриманні максимальних емерджентних переваг; 5) вибір учасників стратегічного партнерства; 6) формування системи взаємозв'язків і взаємовідносин між учасниками стратегічного партнерства; 7) конкретизація цілей, функцій і завдань підприємств-партнерів в межах стратегічного партнерства; 8) визначення масштабів спільної діяльності підприємств-партнерів у межах стратегічного партнерства; 9) розроблення системи контролю за результатами функціонування стратегічного партнерства; 10) реалізація механізму функціонування стратегічного партнерства.

Слід зазначити, що створення стратегічних партнерств забезпечує підвищення інвестиційної привабливості проектів ЗТ на основі зацікавленості і позитивних комунікацій учасників партнерства і громадськості, що дозволяє: 1) отримати пільги і субсидії; 2) залучити кошти інвестиційних фондів і приватних осіб на безповоротній основі; 3) збільшити кількість вигідних контрактів.

З метою обґрунтування вибору учасників стратегічного партнерства застосовано оцінку ефективності інвестицій EI , результати якої, на відміну від існуючих, враховують емерджентні переваги стратегічного партнерства, серед яких вартість спільних активів та економія інвестиційних коштів:

$$EI = \frac{\Delta\Pi + BSA + EIK}{IK}, \quad (2)$$

де $\Delta\Pi$ – приріст прибутку за рахунок партнерства;

BSA – вартість створених спільних активів;

EIK – економія інвестиційних коштів;

IK – інвестиційні кошти.

У цілому можна зробити висновок, що сформовано концепцію забезпечення гармонійного розвитку ЗТ, яка враховує тенденції розбудови світової мережі транспортно-логістичних комплексів як орієнтир розвитку вітчизняної залізничної галузі, потребує підвищення компетентності ЗТ і обумовлює важливість збереження його суспільно значущих функцій і їх органічного поєднання з комерційними функціями.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження сформовано нове вирішення науково-прикладної проблеми створення концептуальних, теоретико-методологічних і методично-практичних засад забезпечення гармонійного розвитку вітчизняного залізничного транспорту. Це стало підґрунтям для розроблення організаційно-економічного механізму узгодження протиріч розвитку залізничного транспорту на основі системного впровадження і підвищення ефективності інструментарію, що забезпечує досягнення стратегічних цілей залізничної галузі в умовах трансформаційних змін і формування світової транспортно-логістичної системи.

Основні висновки дисертації полягають у такому.

1. Вітчизняний залізничний транспорт функціонує в умовах трансформаційних змін у світовій і національній економіці (у т. ч. пов'язаних з формуванням світової транспортно-логістичної системи) і в самій залізничній галузі, що створює як загрози, так і передумови для його розвитку. Джерелом загроз є чинники, що негативно впливають на розвиток залізничного транспорту. Вони встановлені і систематизовані за групами: до внутрішньогалузевих віднесено структурно-організаційні, управлінські, інформаційно-інноваційні, фінансово-економічні, техніко-технологічні, сервісно-логістичні, соціальні; до позагалузевих - організаційно-правові, конкурентні та чинники, які обумовлені недоліками технологічного прогресу в країні. Вивчення впливу окреслених чинників дозволило виявити недоліки в системі управління залізничним транспортом, що знижують його переваги та можливості подальшої ефективної діяльності.

2. Вагома роль залізничного транспорту в економіці держави обумовлена виконанням широкого кола суспільно значущих і комерційних функцій, комплексна реалізація яких останнім часом унеможлиблюється. Як наслідок, відбувається загострення протиріч функціонування залізничного транспорту як національного інституту суспільного розвитку і як суб'єкта підприємницької діяльності. Протиріччя розкрито на глобальному, національному і підприємницькому рівні. Посилення деструктивного впливу протиріч створює загрози втрати ринкових позицій і ліквідації підприємств залізничної галузі та свідчить про перспективність гармонійного підходу при вирішенні проблем розвитку залізничного транспорту.

3. Гармонійний підхід до забезпечення розвитку залізничного транспорту полягає в комплексному застосуванні гармонізаційного інструментарію державного регулювання, морально-духовного виховання і освіти та внутрішньогосподарського управління, що дозволяє забезпечити внутрішню стабільність залізничного транспорту і узгодженість його діяльності з зовнішнім середовищем. У якості керівних принципів гармонійного розвитку встановлено збалансованість, інтеграцію, взаємодію, забезпечення якості та ефективної інноваційно-інвестиційної діяльності. Стратегічні цілі гармонійного розвитку вітчизняного залізничного транспорту згруповано за такими ключовими напрямками: якість функціонування, інтеграція із зовнішнім середовищем, інноваційно-інвестиційна діяльність. Сформовано модель гармонійного розвитку, яка визначає ключові детермінанти та розкриває послідовність розроблення і реалізації відповідної стратегії, що орієнтована на якісне виконання життєво важливих функцій залізничного транспорту.

4. Досягнення цілей гармонійного розвитку залізничного транспорту забезпечує організаційно-економічний механізм, який являє собою поєднання таких підсистем: соціально-господарської відповідальності, стратегічного і адаптивного управління, стратегічного партнерства, антикризового управління ресурсним потенціалом. Результативність інструментарію зазначених підсистем визначається на основі оцінки вартості бізнесу та компетентності структурних підрозділів, яка проводиться, враховуючи такі види компетенцій: унікальні ресурси і базові компетенції, операційні, адаптивні й „проактивні” компетенції й здатність до створення спільних цінностей.

5. Формування механізму соціально-господарської відповідальності як ключової складової забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту відбувається в умовах трансформаційних змін і потребує посилення уваги до питань кадрової безпеки. Зважаючи на можливі наслідки реалізації кадрових загроз, запропоновано діагностувати види кадрових ризиків за ознаками: ризики професійної компетентності за категоріями працівників; системи управління персоналом; організаційно-культурні; деструктивної трудової поведінки. Це дозволяє підвищити результативність управління кадровою безпекою.

6. Вирішення питань збереження кадрового потенціалу залізничного транспорту пов'язано з комплексним застосуванням ефективних методів роботи з забезпечення ефективної зайнятості, соціальної стабільності й зниження соціальних ризиків, які виникають у процесі вивільнення персоналу. Створення служби сприяння зайнятості на залізничному транспорті має на меті організацію планової та регулярної діяльності щодо формування ефективного внутрішнього ринку праці, у т. ч. через кар'єрний самоменеджмент, ротацію кадрів, забезпечення перепрацевлаштування працівників, посади яких підлягають скороченню, що дозволить знизити соціальну напруженість і підвищити імідж підприємств залізничного транспорту.

7. Гармонійний розвиток підприємств залізничного транспорту потребує удосконалення управління персоналом на основі компетентнісного підходу. Перспективними напрямками підвищення компетентності персоналу залізничного транспорту визначено такі командні форми навчання, як наставництво і формування команд раціоналізаторів. Для їх ефективної реалізації удосконалено мотиваційний інструментарій шляхом поєднання індивідуальної та колективної мотивації; застосування бонусного та рейтингового інструментарію; розроблення прогресивних шкал для оплати наставництва і раціоналізаторства, що враховують рівні компетентності працівників і їх залученість у процеси компетентісного розвитку.

8. Кризові умови господарювання і вкрай незадовільний стан ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту знижують ефективність роботи підприємств галузі, формують надвитрати, що потребує впровадження антикризового управління. Останнє забезпечує вибір заходів на основі оцінки показників ресурсного потенціалу, серед яких прояви кризи разом з іншими показниками відображують коефіцієнти диспропорцій ресурсів, систему яких запропоновано для підприємств залізничного транспорту. Визначено антикризову роль ощадливого виробництва, технологія організації і впровадження якої на залізничному транспорті включає активне виявлення вузьких місць, постійне навчання і залучення персоналу в процес покращень, оперативне реагування на збої, інформування про досягнення, відстеження результатів.

9. Вихідним етапом впровадження ощадливого виробництва є організація навчання персоналу. Розширений підхід до навчання методам ощадливого виробництва передбачає включення в цей процес різних навчальних закладів, застосування аудиторного і дистанційного навчання, передачу передового досвіду

підприємств, створює передумови формування культури ощадливого виробництва та впровадження його інструментарію в діяльність залізничного транспорту.

10. Когнітивна природа адаптивного управління розкриває його значення для забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту. В умовах необхідності широкомасштабного впровадження інновацій на залізничному транспорті та прискорення темпів науково-технічного прогресу система адаптивного управління, що включає процеси ідентифікації, пізнання, інтелектуалізації, координації, відіграє провідну роль у підвищенні ефективності інноваційної діяльності залізничного транспорту. Розроблено модель адаптивного управління інноваційною діяльністю залізничної галузі, що включає такі елементи: моніторинг інноваційного середовища, комунікації, координаційна діяльність, самоорганізація на основі зворотного зв'язку через оцінку параметрів інноваційного середовища.

11. Сучасним напрямком удосконалення процесів управління виробничо-господарською діяльністю залізничного транспорту є їх інтелектуалізація. Впровадження інтелектуальних технологій у різні сфери діяльності та управління потребує забезпечення їх сумісності для отримання якнайкращих результатів, що можливо на основі розвитку координаційних процесів. Запропоновано створення інформаційно-координаційного центру, який базується на корпоративній інформаційній системі та забезпечує ефективність управління на оперативному, тактичному і стратегічному рівнях управління залізничним транспортом.

12. Реалізація проектів розвитку залізничного транспорту потребує залучення додаткових ресурсів і можливостей, що обумовлює необхідність формування довгострокових економічних відносин підприємств галузі з іншими суб'єктами господарювання на засадах стратегічного партнерства. Виявлено, що під час стратегічної взаємодії підприємств залізничного транспорту з іншими організаціями виникають емерджентні переваги, під якими слід розуміти колективні компетенції як набір нових взаємопов'язаних навиків, здібностей і технологій бізнес-партнерів, що є для них взаємовигідними, у т. ч. за рахунок отримання синергетичних ефектів.

13. Організація стратегічних партнерств за участю залізничного транспорту здійснюється при врахування визначених принципів, що включають групу загальносистемних принципів, принципів управління, специфічних принципів. Ґрунтуючись на необхідності розвитку партнерських зв'язків на різних рівнях економічної діяльності, визначено суб'єкти, мету і завдання партнерств за участю залізничного транспорту на таких рівнях, як міжнародний, національний, регіональний, підприємницький.

14. Модель формування стратегічного партнерства підприємств залізничного транспорту і підприємств інших галузей орієнтована на залучення до співпраці підприємств-виробників (у першу чергу рухомого складу), фінансових та інших організацій. У процесі обґрунтування створення партнерств вагома роль належить оцінці ефективності інвестицій проектів, що реалізуються. Повнота оцінки забезпечується врахуванням таких ефектів стратегічного партнерства, як вартість створених спільних активів та економія інвестиційних коштів за рахунок надання преференцій.

Таким чином, розроблено узгоджений науковий апарат з забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту – методологію, концепцію та методичний інструментарій, які є своєрідним синтезом наявних напрацювань з теорій розвитку соціально-економічних систем, концепцій розвитку залізничного транспорту і авторських наукових положень і мають наукову та практичну значущість.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- монографії:

1. Токмакова І. В. Теоретико-методичні основи адаптивного управління підприємствами залізничного транспорту у сучасних умовах : монографія / І. В. Токмакова, Н. В. Янченко. — Х. : УкрДАЗТ, 2013. — 196 с. *(Особистий внесок: розкрито сутність, мету, принципи, інструменти адаптивного управління на підприємствах залізничного транспорту).*

2. Токмакова І. В. Організаційно-економічний механізм забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Тренди та інновації в сучасній економіці : колективна монографія / За заг. ред. д.е.н., проф. О. С. Іванілова. — Х. : ХНУБА, 2015. — С. 133 — 142.

3. Токмакова І. В. Розвиток соціально-господарської відповідальності підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Стратегії економічного розвитку : держава, регіон, підприємство : колективна монографія / За заг. ред. К. С. Шапошникова та ін. : у 2 т. — Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. — Т. 1. — С. 334 — 347.

4. Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія / І. В. Токмакова. — Х. : УкрДУЗТ, 2015. — 403 с.

- статті у наукових фахових виданнях:

5. Токмакова І. В. Роль внутрішнього аудиту в системі економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова, П. Є. Логінов // Зб. наук. праць Північно-східного наукового центру транспортної академії України Української державної академії залізничного транспорту. — 2008. — Вип. 93. — С. 34 — 37. *(Особистий внесок: визначено перспективні завдання внутрішнього аудиту на залізничному транспорті).*

6. Токмакова І. В. Інтеграція екологічних показників в систему економічного аналізу підприємства / І. В. Токмакова, В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2008. — № 24. — С. 137 — 139. *(Особистий внесок: досліджено індикатори екологічної ефективності як складові забезпечення стійкого розвитку підприємств).*

7. Токмакова І. В. Економічна діагностика фінансового забезпечення підприємства в системі управління підприємством / І. В. Токмакова, В. О. Зубенко // Економіка : проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. — 2008. — Випуск 246. — Том 1. — С. 141 — 146. *(Особистий внесок: запропоновано напрямки удосконалення економічної діагностики підприємств).*

8. Токмакова І. В. Вдосконалення підходів до формування методики

комплексного аналізу економічного потенціалу підприємства / І. В. Токмакова, В. О. Зубенко // Економіка і проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. — 2009. — Вип. 252: в 6 т. — Т. 4. — С. 950 — 954. *(Особистий внесок: визначено підходи до удосконалення аналізу ресурсного потенціалу підприємств в контексті забезпечення їх стійкого розвитку).*

9. Токмакова І. В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 25. — С. 82 — 84.

10. Токмакова І. В. Удосконалення управління залізничним транспортом у сучасних умовах / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 28. — С. 93 — 95.

11. Токмакова І. В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 29. — С. 227 — 229.

12. Токмакова І. В. Дослідження сутності стратегічних альянсів як перспективної форми кооперації вітчизняних підприємств / І. В. Токмакова, В. В. Сіра // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 30. — С. 93 — 97. *(Особистий внесок: визначено мотиви формування стратегічних альянсів як перспективного виду стратегічного партнерства на залізничному транспорті).*

13. Токмакова І. В. Антикризове управління на підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 31. — С. 59 — 62.

14. Токмакова І. В. Стратегічні аспекти розвитку пасажирських залізничних перевезень в Україні / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 32. — С. 50 — 53.

15. Токмакова І. В. Проблемы формирования единой транспортной системы Украины / И. В. Токмакова, Ж. С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. — № 33. — С. 60 — 63. *(Особистий внесок: визначено організаційні, управлінські та техніко-технологічні складові формування єдиної транспортної системи в Україні в сучасних умовах).*

16. Токмакова І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. — № 34. — С. 228 — 230.

17. Токмакова І. В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. — № 35. — С. 274 — 277.

18. Токмакова І. В. Інтеграція адаптивного управління в систему менеджменту підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова, Н. В. Янченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. — № 36. — С. 285 — 289. *(Особистий внесок: визначено способи включення адаптивного управління інноваційною діяльністю в організаційну систему підприємств залізничного транспорту).*

19. Токмакова І. В. Класифікація адаптації та адаптивного управління на

підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова, Н. В. Янченко // Зб. наук. праць ДЕДУТ. — 2011. — Серія «Економіка і управління». — Вип. 18. — С. 144 — 148. (*Особистий внесок: систематизовано види адаптації та адаптивного управління на підприємствах*).

20. Токмакова І. В. Адаптивне управління інноваційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — № 38. — С. 369 — 372.

21. Токмакова І. В. Розвиток стратегічного партнерства на підприємствах залізничного транспорту в умовах впровадження швидкісного руху / І. В. Токмакова, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — № 39. — С. 248 — 251. (*Особистий внесок: розроблено модель стратегічного партнерства підприємств залізничного транспорту та постачальників рухомого складу*).

22. Токмакова І. В. Принципи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — № 40. — С. 116 — 120.

23. Токмакова І. В. Сутність стратегічного партнерства на залізничному транспорті / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2013. — № 41. — С. 130 — 133.

24. Токмакова І. В. Сучасні аспекти формування ефективної системи управління на підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2013. — № 42. — С. 393 — 395.

25. Токмакова І. В. Мотивація трудової поведінки працівників підприємств залізничного транспорту в умовах реформування / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2013. — № 44. — С. 286 — 289.

26. Токмакова І. В. Ресурсний потенціал підприємств залізничного транспорту як базис стійкого зростання / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2014. — № 45. — С. 123 — 126.

27. Токмакова І. В. Управління кадровою безпекою підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова, К. В. Дудка // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2014. — № 48. — С. 194 — 197. (*Особистий внесок: визначено інструментарій попередження та нейтралізації кадрових ризиків на підприємствах залізничного транспорту*).

28. Токмакова І. В. Переваги реалізації стратегічного бізнес-партнерства на залізничному транспорті / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2015. — № 49. — С. 88 — 91.

29. Токмакова І. В. Протириччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи [Електроний ресурс] / І. В. Токмакова // Ефективна економіка. — 2015. — № 5. — Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?n=4&y=2015>. — Назва з екрана.

30. Токмакова І. В. Концепція забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України / І. В. Токмакова // Агросвіт. — 2015. — № 11. — С. 38 — 43.

- статті в наукових періодичних виданнях інших держав і в наукових виданнях України, що входять до міжнародних наукометричних баз даних, депозитаріїв і пошукових систем:

31. Токмакова І. В. Кадровые риски на предприятиях железнодорожного транспорта в условиях реформирования / И. В. Токмакова // Современный научный вестник. — 2014. — Серия : Экономические науки. — № 39 (235). — С. 24 — 28.

32. Токмакова І. В. Управління розвитком компетенцій персоналу підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Науковий огляд. — 2015. — Том 4. — № 4 (14). — С. 56 — 63.

- тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

33. Токмакова І. В. Роль транспортно-логістичних систем у розбудові економіки України / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 2 — 7 червня 2008 р.). — Х., 2008. — С. 29 — 30.

34. Токмакова І. В. Шляхи вдосконалення кадрової політики на залізничному транспорті / І. В. Токмакова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы III междунар. науч. — практ. конф. (Судак, 23-27 июня 2008 г.). — К. : ГЕТУТ, 2008. — С. 431 — 432.

35. Токмакова І. В. Шляхи вдосконалення ремонтів рухомого складу на залізничному транспорті / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. V Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 1— 6 червня 2009 р.). — Х., 2009. — С. 68 — 69.

36. Токмакова І. В. Державне регулювання господарської діяльності залізниць у сучасних умовах / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 2–7 червня 2010 р.). — Х., 2010. — С. 242 — 243.

37. Токмакова І. В. Роль інтеграційних процесів у розвитку транспортно — логістичного бізнесу в Україні / І. В. Токмакова // Aktualne problemy nowoczesnych nauk — 2010 : materialy VI Megdynarodowej naukowii–practyczny konferencji (Przemysl, 7 — 15 czerwca, 2010 r.). — Przemysl : Przemysl. nauka : studia I. — Ekonomiczne nauki. — Volume 14. — P. 62 — 64.

38. Токмакова І. В. Стратегічне управління витратами на підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы V Междунар. науч.–практ. конф., (Яремча, 24 — 26 ноября 2010 г.). — Днепропетровск, 2010. — С. 97.

39. Токмакова І. В. Проблеми створення регіональних транспортно-логістичних комплексів в Україні / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 30 трав. — 4 черв. 2011 р.). — Х., 2011. — С. 34 — 35.

40. Токмакова І. В. Забезпечення розвитку залізничної інфраструктури на основі державно-приватного партнерства [Електронний ресурс] / І. В. Токмакова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы VI

Международ. науч.–практ. конф. (Киев, 12 — 21 декабря 2011 г.). — К. : ГЕТУТ, 2011. — С. 140 — 142. — Режим доступа : <http://www.ekuzt.gov.ua/content/zabezpechennya-rozvitku-zaliznichnoi-infrastrukturi-na-osnovi-dergavno-privatnogo-paztnezsts>.

41. Токмакова І. В. Розвиток ресурсно–технологічної бази підприємств залізничного транспорту на основі стратегічного партнерства / І. В. Токмакова // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті : матеріали VII Міжнарод. науч.–практ. конф. (Киев, 11 — 13 октября 2012 г.). — К. : ГЕТУТ, 2012. — С. 136 — 137.

42. Токмакова І. В. Роль логістичних технологій в забезпеченні інноваційного розвитку залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VIII Міжнарод. науч.-практ. конф. (Харків, 5 — 8 червня 2012 р.). — Харків : УкрДАЗТ, 2012. — С. 19. — 20.

43. Токмакова І. В. Наукові засади забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IX Міжнарод. науч.-практ. конф. (Харків, 5 — 7 червня 2013 р.) — Харків: УкрДАЗТ, 2013. — С. 101. — 102.

44. Токмакова І. В. Сучасні підходи щодо підвищення результативності управління на підприємствах залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті : матеріали VIII Міжнарод. науч.–практ. конф. (Киев, 11 — 13 октября 2013 г.). — К. : ГЕТУТ, 2013. — С. 235 — 237.

45. Токмакова І. В. Механізми узгодження в системі управління розвитком залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / І. В. Токмакова // Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно–інвестиційного розвитку : матеріали Всеукраїнської заочної науч.–практ. конф. (Харків, 22 — 25 жовтня 2013 р.). — Харків. — С. 69. — 71. — Режим доступа : <http://ekon.uira.edu.ua> Назва з екрану.

46. Токмакова І. В. Підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту на основі оптимізації їх економічного потенціалу / І. В. Токмакова // Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання : тези доповідей III науч.-практ. конф. з міжнародною участю (Харків, 22 листопада 2013 р.). — Х. : Академія внутрішніх військ МВС України, 2014. — С. 247 — 248.

47. Токмакова І. В. Інтелектуальний потенціал розвитку залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IX Міжнарод. науч.-практ. конф. (Харків, 5 — 7 червня 2014 р.) — Х. : УкрДАЗТ, 2014. — С. 88 — 89.

48. Токмакова І. В. Стратегічні аспекти подолання кризи на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / І. В. Токмакова // Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень : матеріали Міжнарод. науч.-практ. інтернет-конференції (Харків, 22 — 25 жовтня 2014 р.). —

Харків, 2014. — С. 320 — 323. — Режим доступу : <http://ekon.uipa.edu.ua> (Посвідчення №153 від 05.03.2014)

49. Токмакова І. В. Складові механізми забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту в умовах розбудови транспортно – логістичної системи в Україні / І. В. Токмакова // Становление современной науки - 2014 : материалы X Междунар. науч.-практ. конф. (Прага, 22 — 30 сентября 2014 г.); (Nastolení moderní vědy – 2014 : Materiály X mezinárodní vědecko-praktická konference (Praha, 27 září – 05 října 2014 r.). — Praha : Publishing House «Education and Science» — 2014. — Díl 3. Ekonomické vědy. — С. 32 — 34.

50. Токмакова І. В. Забезпечення якості функціонування залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Проблеми економіки транспорту : тези доповідей XIII Міжнар. наук.-практ. конфер. (Дніпропетровськ, 23 — 24 квітня 2015 р.). — Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2015. — С. 71 — 72.

51. Токмакова І. В. Види стратегічних партнерств за участю залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Тенденції економічного розвитку України в умовах нестабільності : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 29 - 30 травня 2015 р.) : у 2 ч. — К. : ГО «Київський економічний науковий центр», 2015. — Ч. 1. — С. 40 — 43.

52. Токмакова І. В. Ключові аспекти реалізації соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті / І. В. Токмакова // Пріоритетні напрями економічної політики України на сучасному етапі : матеріали всеукраїнського круглого столу (Харків, 12 травня 2015 р.). — Харків, 2015. — С. 25 — 26.

53. Токмакова І. В. Компетентнісний підхід до розвитку персоналу підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Економіка, менеджмент та аудит : сучасні проблеми та напрями розвитку : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 29 — 30 травня 2015 р.) : у 2 ч. — Львів : ЛЕФ, 2015. — Ч. 1. — С. 112 — 115.

54. Токмакова І. В. Ощадливе виробництво як концепція оптимізації ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Сучасні концепції управління соціально-економічним розвитком держави : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 5 — 6 червня 2015 р.) : у 4 ч. — Дніпропетровськ : НО «Перспектива», 2015. — Ч. III. — С. 103 — 107.

55. Токмакова І. В. Механізм соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті України / І. В. Токмакова // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика : тези доп. XI Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 11 — 13 червня 2015 р.). — Х. : УкрДУЗТ, 2015. — С. 29 — 30.

АНОТАЦІЯ

Токмакова І.В. Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2016.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних і прикладних

основ управління гармонійним розвитком залізничного транспорту. Визначено чинники негативного впливу і протиріччя функціонування залізничного транспорту як національного інституту суспільного розвитку і як суб'єкта підприємницької діяльності. Розкрито зміст гармонійного підходу, що полягає в комплексному застосуванні гармонізаційного інструментарію державного регулювання, морально-духовного виховання і освіти та внутрішньогосподарського управління, що дозволяє забезпечити внутрішню стабільність залізничного транспорту і узгодженість його діяльності із зовнішнім середовищем, обґрунтовано концепцію і організаційно-економічний механізм забезпечення гармонійного розвитку залізничної галузі. Запропоновано комплекс заходів щодо удосконалення механізму соціально-господарської відповідальності за рахунок управління кадровою безпекою, формування служби сприяння зайнятості, підвищення компетентності персоналу, антикризового управління ресурсним потенціалом. Удосконалено технології адаптивного управління у сфері поліпшення інноваційної діяльності й організації інформаційного забезпечення виробничо-господарських зв'язків на залізничному транспорті. Доповнено теоретичний базис і сформовано модель стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту з метою оновлення виробничої бази.

Ключові слова: розвиток, протиріччя, гармонійний підхід, механізм, адаптивне управління, компетентність, стратегічне партнерство, соціальна відповідальність, антикризове управління, залізничний транспорт.

АННОТАЦІЯ

Токмакова И.В. Теоретико-методологические основы обеспечения гармоничного развития железнодорожного транспорта Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2016.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических и прикладных основ управления гармоничным развитием железнодорожного транспорта в условиях трансформационных изменений и формирования мировой транспортно-логистической системы.

Тенденции функционирования железнодорожного транспорта Украины свидетельствуют о многочисленных негативных факторах влияния на его развитие, которые систематизированы по группам: внутриотраслевые (структурно-организационные, управленческие, информационно-инновационные, финансово-экономические, технико-технологические, сервисно-логистические, социальные); внеотраслевые (организационно-правовые, конкурентные и факторы, которые обусловлены недостатками технологического прогресса в стране).

Идентифицированы виды системных противоречий железнодорожного транспорта на глобальном, национальном и предпринимательском уровне. Деструктивное влияние противоречий на ситуацию в отрасли в условиях развития мировой транспортно-логистической системы создает угрозы потери рыночных

позиций и разрушения предприятий железнодорожного транспорта.

Гармоничное развитие железнодорожного транспорта реализуется при комплексном применении соответствующего инструментария государственного регулирования, морально-духовного воспитания и образования и внутрихозяйственного управления, что позволяет обеспечить внутреннюю стабильность железнодорожного транспорта и согласованность его деятельности с внешней средой. Определены принципы, цели и сформирована модель гармоничного развития железнодорожного транспорта.

Достижение целей гармоничного развития железнодорожного транспорта обеспечивает механизм, который представляет собой сочетание следующих подсистем: социально-хозяйственной ответственности, стратегического и адаптивного управления, стратегического партнерства, антикризисного управления ресурсным потенциалом. Контроль и регулирование осуществляются на основе оценки компетентности структурных подразделений, которую предложено проводить, учитывая такие виды компетенций: уникальные ресурсы и базовые компетенции, операционные, адаптивные и „проактивные” компетенции и способности к созданию общих ценностей.

Совершенствование механизма социально-хозяйственной ответственности реализовано путем: диагностирования предложенных видов кадровых рисков; создания службы обеспечения занятости на железнодорожном транспорте; улучшения мотивации командной работы на основе разработки прогрессивных шкал для оплаты наставничества и рационализаторства, учитывающих уровни компетентности работников и их вовлеченность в процессы компетентностного развития; реализации антикризисного управления ресурсным потенциалом предприятий железнодорожного транспорта с учетом авторских предложений по оценке показателей диспропорций ресурсного потенциала и внедрения бережливого производства. Разработан комплексный подход к обучению методам бережливого производства, при котором задействованы различные учебные заведения, используется аудиторное и дистанционное обучение, учтены важность передачи передового опыта предприятий.

Предложена модель адаптивного управления инновационной деятельностью, в которой реализованы элементы: мониторинг инновационной среды, коммуникации, координационная деятельность, самоорганизация, обратная связь на основе оценки параметров инновационной среды, что способствует своевременному внедрению передовых инноваций. Обосновано создание информационно-координационного центра, который базируется на корпоративной информационной системе и обеспечивает эффективность управления на оперативном, тактическом, стратегическом уровнях управления.

Аргументирована необходимость формирования долгосрочных экономических отношений предприятий железнодорожной отрасли с другими субъектами хозяйствования на принципах стратегического партнерства. Выявлено, что стратегическое взаимодействие формирует эмерджентные преимущества, под которыми предложено понимать совместные компетенции как набор новых взаимосвязанных навыков, способностей и технологий бизнес-партнеров, что, и

является для них взаимовыгодным, в том числе за счет получения синергетических эффектов.

Дополнены теоретические основы стратегического партнерства предприятий железнодорожного транспорта: принципами, включающими группу общесистемных принципов, принципов управления и специфических принципов; видами партнерств по уровням их реализации (выделены международный, национальный, региональный, предпринимательский уровни). Усовершенствована модель формирования стратегического партнерства предприятий железнодорожного транспорта и предприятий других отраслей, которая ориентирована на привлечение к сотрудничеству предприятий-производителей, финансовых и других организаций, что позволит получить инвестиционные средства на взаимовыгодных условиях. Определено, что в процессе обоснования создания партнерств весомая роль принадлежит достоверной оценке эффективности проектов, что предполагает учет таких эффектов стратегического партнерства, как стоимость созданных совместных активов и экономия инвестиционных средств за счет предоставления преференций.

Ключевые слова: развитие, противоречия, гармоничный подход, механизм, адаптивное управление, компетентность, стратегическое партнерство, социальная ответственность, антикризисное управление, железнодорожный транспорт.

SUMMARY

Tokmakova I.V. Theoretical and methodological fundamentals of harmonic development support for the railway transport of Ukraine. - Manuscript copyright.

Thesis for the degree of Doctor of Economics (08.00.03 speciality) - Economics and National Economy Management. - Ukrainian State University of Railway Transport. Ministry of Science and Education of Ukraine, Kharkiv, 2016.

The thesis deals with theoretical and methodological, applied fundamentals of harmonic development management for the railway transport. There were defined negative influence factors and contradictions of railway transport operation as a national institute of social evolution and as a commercial entity. There was explained the content of harmonic development, which is a combined application of harmonic tools for government regulation, moral and ethic upbringing and education, internal state management that allows to provide domestic stability of the railway transport and coordination of its activity with external environment. The concept and business mechanism of harmonic development support for the railway branch was substantiated. Package of measures was proposed regarding improvement of the mechanism for socially business responsibility due to personnel security management, formation of promotion of employment service, increase of personnel competence, anti-crisis management for resource potential. There were improved adaptive management technologies in the sphere of innovative activities improvement and organization of information support for production and economic links at the railway transport. The theoretical basis was supplemented and the model of strategic partnership with the involvement of the railway transport was formed for the purpose of production base renewal

Key words: development, contradiction, harmonic approach, mechanism, adaptive management, competence, strategic partnership, social responsibility, anti-crisis management, railway transport.

Токмакова Ірина Василівна

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ГАРМОНІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку «14» січня 2016 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 115 прим.
Зам. № 4. Безкоштовно.

Видавництво УкрДУЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7.