

Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць.– Харків: УкрДАЗТ.– 2009. - №25.– С.93-96.

**Анотація.** В статті освещуються сутність і основна мета створення міжнародного транспортно-логістичного центру в Харківській області і формування мультимодальних логістичних терміналів.

**Ключеві слова:** міжнародний транспортно-логістичний центр, транспортна інфраструктура, логістичний центр, логістичний термінал, інтермодальна система, термінально-складський комплекс.

**Summary.** The article highlights the essence and main purpose of creating an international transport and logistics center in Kharkiv region, as well as the prospects of creating an enabling environment for the deployment of multimodal logistics terminals.

**Keywords:** international transport and logistics center, transport infrastructure, logistics center, logistic terminal, intermodal system, terminal and warehouse complex.

**Рецензент** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.  
**Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 331.522.4:656.2

## **МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ**

**Чебанова О.П., здобувач (УкрДАЗТ)**

*Систематизовані погляди на розвиток соціально-економічного потенціалу підприємств залізничного комплексу, запропоновано підходи до побудови моделі його розвитку що вміщає чотири основних компоненти.*

**Ключові слова:** соціально-економічний потенціал, розвиток, компоненти.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** Для ефективного впливу на формування і розвиток соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу (далі СЕП ЗК), як будь-якого об'єкта (або явища), важливо мати достатню уяву про нього, як систему взаємопов'язаних явищ та процесів, а також володіти прийомами його діагностування. У зв'язку з цим для прийняття рішень щодо відновлення і подальшого розвитку СЕП ЗК, потрібно правильно уявляти його перспективи та дієво їх використовувати. Для досягнення поставлених цілей необхідно, перш за все, окреслити систему поглядів, щодо формування і розвитку СЕП ЗК, тобто – концепцію його розвитку.

У діючому нині механізмі розвитку підприємств залізничного комплексу відсутній єдиний комплексний підхід до розвитку соціально-економічного потенціалу з урахуванням його

складових та особливостей. Тому потребують подальшого розкриття концептуальні основи побудови моделі розвитку СЕП ЗК.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасний концептуальний підхід до формування і розвитку залізничного комплексу, який відбито у нормативно-правових актах, програмних рішеннях і проектах [1] визначається свідомим чи несвідомим спрощенням процесу формування визначального задуму, невизначеністю (варіативністю) системи стратегічних цілей розвитку залізничного комплексу, відсутністю тривалий час прогнозу різних варіантів сценарію використання потенціальних можливостей галузі. Питанням розвитку соціально-економічного потенціалу присвячені роботи багатьох вчених [2, 3, 4]. Однак проблема розвитку СЕП ЗК ще не вирішена і вимагає детальнішого вирішення.

Концептуальний підхід до розкриття змісту СЕП залізничного комплексу, обов'язково має завершитися побудовою певної моделі формування і

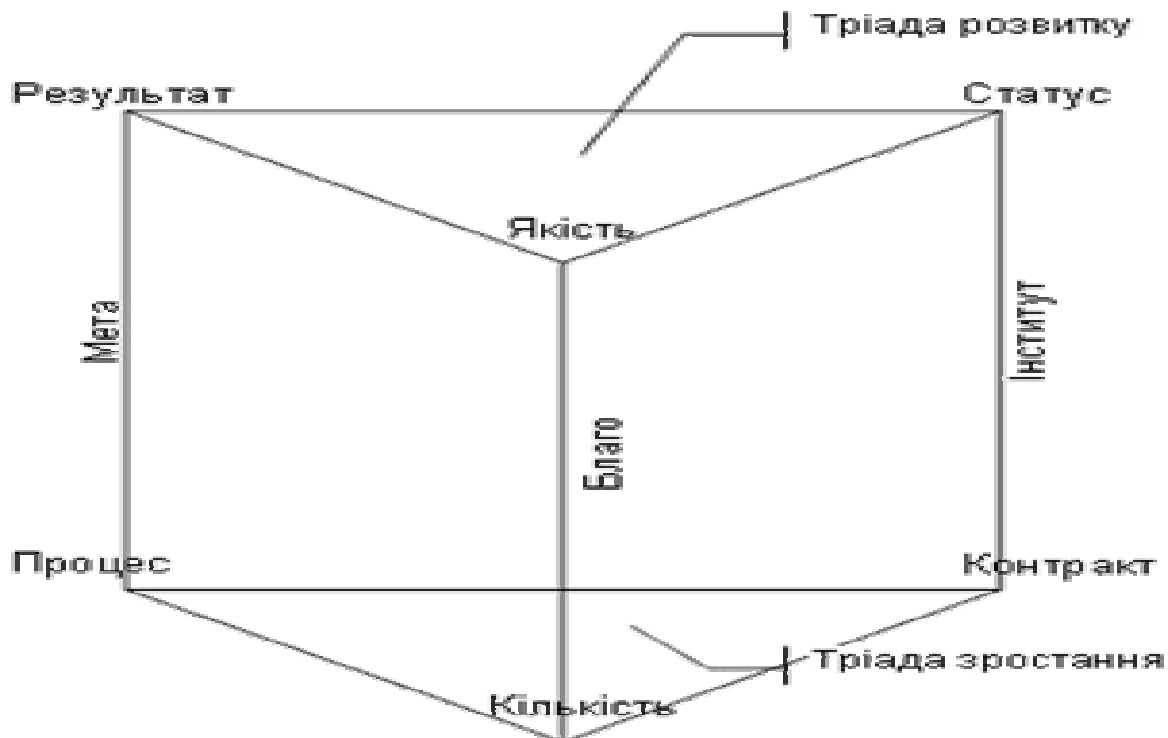
розвитку СЕП, що містить у собі теоретичну конструкцію, схему та структуру реально можливих економічних та соціальних зв'язків, реалізація яких відбувається на основі системи поглядів та основного задуму, закладених у концептуальному підході, шляхом визначення та використання відповідних інститутів та інструментів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**  
Зміст категорії «розвиток», за думкою ряду дослідників [1; 5, с. 4-11] - це процес та результат творчого самопізнання і діяльності людини, спрямований на досягнення нею нової якості - наближення до ідеалу, який має якісний, внутрішній характер.

В свою чергу, соціально-економічний розвиток – це процес та результат творчого пізнання та діяльності суспільства як єдиного, гармонізованого цілого, спрямований на покращення людського життя та існуючого світу [6]. Поняття «зростання» окреслює лише кількісний, зовнішній аспект прояву категорії «розвиток». Отже, розвиток – явище якісне, зростання – кількісне. При цьому зростання може відбуватися навіть тоді, коли підприємство не розвивається. Досвід діяльності підприємств

залізничного комплексу останніх років (з 2000 по 2010 р.р.) свідчить саме про наявність економічного зростання та відсутність якісних змін, характерних для розвитку. Зараз необхідно узгодити ці два процеси між собою та використати для підвищення ефективності використання та конкурентоспроможності СЕП ЗК, оскільки, як зазначають експерти: «всі екстенсивні способи піднесення господарських суб'єктів за роки незалежності вичерпано. Ми опинилися на межі, яка відділяє економічний механізм індустріальної епохи від економічного механізму постіндустріалізму. І лише від нас залежить чи зможемо ми зрушити з місця у світ, наповнений новими перспективами, чи залишимося на уламках морально та фізично застарілого способу виробництва як сировинний придаток країн-глобальних лідерів» [7, с.162].

Для того, щоб на рівні підприємств галузі позитивно вирішити проблему розвитку СЕП ЗК потрібно запровадити в їх діяльність ідею системи забезпечення гармонізації розвитку та зростання. Схематично систему забезпечення гармонізації розвитку та зростання підприємства наведено на рис. 1.



*Рисунок 1 - Графічна схема системи забезпечення гармонізації розвитку та зростання підприємства*

Складові системи описують основні стратегічні імперативи діяльності залізничного комплексу, як господарського суб'єкту, зокрема тріаду розвитку та тріаду зростання. Вони призначені для оцінки рівня якісних та кількісних

складових соціально-економічного потенціалу підприємства. При цьому тріаду розвитку формують домінуючі цінності якості, результату та статусу, а тріаду зростання – дуальні щодо них цінності - кількість, процес і контракт. Дуальні

цінності поєднуються, гармонізуються між собою за допомогою стратегічних об'єктів – мети, блага та інституту [8].

Цікавою особливістю є те, що триада розвитку і триада зростання призначені для максимізації стратегічних об'єктів – досягнення мети, створення благ та формування інститутів (відносин). Крім того, триада розвитку характеризує внутрішній, унікальний світ підприємства через виявлення його якісних, результативних та ієрархічних установок існування, господарських процесів та операцій (технологій) з яких вони складаються, а триада зростання – зовнішній контур життєдіяльності, яка спрямована на отримання певної кількості благ та ринкове середовище (через застосування відносин контракту).

Розглядаючи рис. 1 можна помітити, що за вертикальними векторами переходу від триади зростання до триади розвитку утворюються ще три додаткові триади: «процес-мета-результат», «кількість-благо-якість», «контракт-інститут-статус».

За узагальненням центральних елементів вказаних нових триад «мети», «блага», «інститута», суть підприємства в контексті становлення постіндустріального суспільства визначають акумульовані знання та культура. І перша і друга складові залежать від людей, зокрема як від працівників підприємства, так і від споживачів, представників контрагентів, які через взаємодію встановлюють нові цілі, створюють нові відносини, інститути, блага, знання, культуру, багатство. Формування вищого рівня культури приводить до збільшення площі триад інституціонального розвитку та зростання.

Звичайно, суперечливі процеси усвідомлення і пошуку, сприяли окресленню основних цілей, принципів і рис концепції СЕП ЗК, до яких слід віднести такі:

— динамічна структурна перебудова залізничного комплексу з метою створення економічної, технологічної, інформаційної та управлінської бази інфраструктури в термінах постіндустріального суспільства;

— домінування ринкових важелів управління залізничним комплексом при значній контролюючій та координуючій ролі держави, особливо щодо забезпечення справедливої конкуренції та економічної свободи суб'єктів економічної діяльності;

— забезпечення нової якості економічного зростання залізничного комплексу при домінуванні соціальних цілей у розвитку народного господарства;

— забезпечення спрямованості інституціональних перетворень на створення

системи ефективної мотивації до праці всіх суб'єктів економічної діяльності, що є контрагентами залізничного комплексу;

— забезпечення державою сприятливої спрямованості впливу на соціально-економічний потенціал залізничного комплексу зовнішніх чинників;

— створення сприятливих умов для інтеграції господарської системи залізничного транспорту в цілому та окремих її елементів (підприємств) у регіональні та світові економічні проекти та процеси.

Побудована відповідно до запропонованої концепції модель розвитку соціально-економічного потенціалу повинна охоплювати його основні складові, стан внутрішніх зв'язків між складовими, що формують цілісність потенціалу, зв'язки соціально-економічного потенціалу галузі з її зовнішнім середовищем [9, с. 51-60]. Можливий зміст конкретних видів заходів стосовно підприємств залізничного комплексу наведені в табл. 1.

Кінцевим наслідком заходів підвищення рівня індикаторів складових СЕП є отримання конкретних соціально-економічних ефектів.

Для визначення які саме ефекти передбачається отримати і оцінити, використовуємо обрану за результатами дослідження підходів до оцінювання СЕП методикою діагностики за збалансованою системою показників-індикаторів.

Пропонуємо обмежити кількість груп компонент СЕП до чотирьох аспектів, як передбачено методикою збалансованої системи показників:

- фінанси (як потоки економічних і соціальних вигід) - являє собою мети компанії, орієнтовані на одержання прибутку, що відображається у придбанні та вибутті вигід, тому в даній перспективі формулюються основні цілі;

- контрагенти (клієнтська перспектива - як взаємопов'язані інтереси груп зацікавлених у діяльності осіб). Клієнтська складова дозволяє сформулювати стратегію, орієнтовану на споживача й цільовий сегмент ринку, таким чином, щоб у майбутньому вона забезпечила виняткову прибутковість;

- бізнес-процеси (як зміст господарських процесів спрямованих на задоволення потреб всіх верств населення) - ідентифікує основні процеси, які потрібно вдосконалювати й розвивати з метою зміцнення конкурентних переваг. Ефективність бізнес-процесів визначає цінність підприємства, від якого залежить кількість притягнутих клієнтів і кінцевий фінансовий результат [7].

## Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 1.

*Приклад плану заходів щодо реалізації програми підвищення (розвитку) СЕП ЗК*

Критерії економічного потенціалу, які необхідно корегувати	Можливі заходи
1	2
<b>1. Фінансово-економічні заходи (направлені на активізацію надходження і генерування соціальних і економічних вигод)</b>	
Собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг), тис. грн	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Збільшення об'єму виробництва продукції за рахунок більш повного використання потужностей виробництва.</li> <li>2. Скорочення витрат на виробництво продукції за рахунок підвищення рівня продуктивності праці, економного використання сировини, матеріалів, електроенергії, палива.</li> <li>3. Підвищення технічного рівня виробництва. Впровадження нових, прогресивних технологій, механізація і автоматизація виробничих процесів; покращення використання і застосування нових видів сировини і матеріалів; зміна конструкції і технічних характеристик продукції; інші чинники, що підвищують технічний рівень виробництва.</li> <li>4. Створення автоматизованих систем управління, використання ЕОМ, вдосконалення і модернізація існуючої техніки і технології.</li> <li>5. Комплексне використання сировини, використання відходів у виробництві.</li> <li>6. Вдосконалення продукції, зниження її матеріалоемкості і трудомісткості, зниження ваги машин і устаткування, зменшення габаритних розмірів і ін.</li> <li>7. Вдосконалення організації виробництва і праці. Зміни в організації виробництва, форм і методів праці при розвитку спеціалізації виробництва; вдосконалення управління виробництвом і зменшення затрат; вдосконалення матеріально-технічного постачання; скорочення транспортних витрат; інші чинники що підвищують рівень організації виробництва.</li> <li>8. Зменшення використання природних ресурсів. Тут враховується зміна складу і якості сировини; зміна продуктивності родовищ, об'ємів підготовчих робіт при здобичі, способів здобичі природної сировини; зміна інших природних умов.</li> </ol>
Виручка від реалізації робіт і послуг, тис. грн. Прибуток (збиток) від реалізації робіт і послуг, тис. грн Рентабельність основної діяльності, %	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Збільшення об'єму реалізації продукції.</li> <li>2. Збільшення ціни реалізації продукції.</li> <li>3. Зниження собівартості продукції.</li> <li>4. Підвищення якості товарної продукції.</li> <li>5. Пошук вигідних ринків збуту.</li> <li>6. Реалізація продукції в більш оптимальні строки.</li> <li>7. Збільшення виробничої потужності підприємств до оптимальної.</li> <li>8. Розвиток спеціалізації і кооперації виробництва.</li> </ol>
Коефіцієнт поточної ліквідності	У випадку, якщо коефіцієнт поточної ліквідності на кінець звітної періоду має значення нижче за нормативне, підприємство потребує проведення наступних заходів реорганізації щодо відновлення платоспроможності: стимулювання виробничої діяльності, розширення об'ємів продажів, ліквідація збитковості; ліквідація прострочених кредиторської і дебіторської заборгованості, реструктуризація боргів; зниження до прийнятних меж частки позикового капіталу в його загальній сумі; збільшення власного оборотного капіталу, а також зниження тривалості його обороту; ліквідація наднормативних запасів сировини і готової продукції; зменшення надмірної залежності підприємства від якого-небудь виду продукції, проекту, типу устаткування, виду активу, ринку сировини або ринку збуту і т. ін.
<b>2. Соціально-управлінські (направлені на розширення використання зовнішніх ресурсів і можливостей, що відбиває більшістю соціальну складову СЕП ЗК)</b>	
Середньорічна вартість оборотних засобів, тис. грн.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Раціональна організація виробничих запасів за рахунок їх раціонального використання; ліквідації наднормативних запасів матеріалів; вдосконалення нормування; поліпшення організації постачання (в т.ч. шляхом встановлення чітких договірних умов постачань і забезпечення їх виконання, оптимального вибору постачальників, налагодженої роботи транспорту), поліпшення організації складського господарства.</li> <li>2. Скорочення часу перебування оборотних коштів в незавершеному виробництві за рахунок вдосконалення організації виробництва, вдосконалення використання основних засобів.</li> <li>3. Скорочення перебування оборотних коштів у сфері обігу за рахунок раціональної організації збуту готової продукції, застосування прогресивних форм розрахунків, своєчасне оформлення документації і прискорення її руху, дотримання договірної і платіжної дисципліни.</li> <li>4. Прискорення обороту оборотних коштів дозволяє вивільнити значні суми, і таким чином, збільшити об'єм виробництва без додаткових фінансових ресурсів, а кошти, які вивільнюються, використовувати відповідно до потреб підприємства.</li> </ol>
Коефіцієнт автономії (незалежності)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Підвищення питомої ваги власного капіталу в його загальній сумі.</li> <li>2. Збільшення ступеня фінансової незалежності підприємства від кредиторів.</li> </ol>

1	2
Середньоспискова чисельність працюючих, чол.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Оптимальне використання наявної робочої сили.</li> <li>Створення додаткових робочих місць.</li> <li>Скорочення втрат робочого часу.</li> <li>Забезпечення зростання продуктивності праці.</li> <li>Інтенсифікація виробництва, комплексна механізація і автоматизація виробничих процесів.</li> <li>Впровадження нової техніки.</li> <li>Вдосконалення технології і наявної організації виробництва.</li> </ol>
Середньорічна вартість основних виробничих фондів, тис. грн Коефіцієнт придатності основних виробничих засобів Фондовіддача, % Фондоозброєність, тис. грн	<p><i>Екстенсивні заходи</i></p> <p>Заходи щодо поліпшення екстенсивного використання основних засобів припускають, з одного боку, збільшення часу роботи діючого устаткування в календарний період, з іншого – збільшення кількості і питомої ваги діючого устаткування у складі всього устаткування, яке є на підприємстві і в його виробничій ланці. Вони складаються:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>З ліквідації простоїв, які виникають з організаційно-технічних причин (із-за несвоечасного забезпечення сировини, матеріалів, енергії) із-за неправильною догляду за устаткуванням.</li> <li>З ліквідації невиробничих робіт устаткування (усунення причин, що викликають брак і дефекти продукції).</li> <li>Використання всього наявного парку устаткування (введення в дію невстановленого устаткування).</li> <li>Запровадження раціональнішого режиму роботи устаткування (підвищення коефіцієнту змінності).</li> <li>Поліпшення якості роботи устаткування і скорочення його термінів і т. ін.</li> </ol>
<b>3. Інноваційно-технологічні (направлені на підвищення рівня розвитку виробничих технологій)</b>	
Середньорічна вартість основних виробничих фондів, тис. грн. Коефіцієнт придатності основних виробничих засобів	<p><i>Інтенсивні заходи</i></p> <p>Інтенсивність використання виробничих потужностей і основних засобів підвищується шляхом вдосконалення технологічних процесів; організації безперервно-потокowego виробництва на основі оптимальної концентрації виробництва однорідної продукції; вибору сировини, його підготовки до виробництва відповідно до вимог технології і якості продукції; забезпечення рівномірної, ритмічної роботи підприємства, цехів і виробничих ділянок, проведення заходів, що дозволять збільшити швидкість обробки предметів праці і забезпечити збільшення виробництва продукції в одиницю часу, на одиницю устаткування або на 1 кв. м виробничої ділянки.</p> <p>Заходи по інтенсифікації використання основних засобів підприємств:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Реконструкція і технічне переозброєння підприємств, збільшення активної частини основних засобів, підвищення темпів оновлення основних засобів.</li> <li>Прискорення введення в дію нових засобів, швидке досягнення їх проектної потужності.</li> <li>Вдосконалення структури парку устаткування, заміна і модернізація застарілого обладнання.</li> </ol>
Фондовіддача, % Фондоозброєність, тис. грн	Підвищення продуктивності одиниці устаткування на основі технічного прогресу, застосування прогресивної технології, вдосконалення виробництва і праці, розповсюдження передового досвіду, бригадного підряду, дбайливого відношення до техніки
Продуктивність, тис. грн	Єдина класифікація чинників підвищення продуктивності праці, визначає наступні коректуючі заходи; <ol style="list-style-type: none"> <li>Підвищення технічного рівня виробництва: застосування прогресивних технологій, механізації ручної праці, автоматизації виробничих процесів.</li> <li>Вдосконалення управління, організації виробництва і праці: оптимізації структури апарату управління, методів і стилю керівництва, впровадження прогресивних форм матеріального і морального стимулювання праці, скорочення різних втрат робочого часу, підвищення загального настрою працюючих, поліпшення організації їх відпочинку і т. ін.</li> <li>Зміна об'єму і структури виробництва: відносно зниження чисельності персоналу при зростанні об'єму виробництва.</li> </ol>
Матеріальні витрати на виробництво і реалізацію продукції (робот, послуг), тис. грн	<ol style="list-style-type: none"> <li>Скорочення надпланових відходів сировини і матеріалів.</li> <li>Скорочення норм витрат сировини і матеріалів на одиницю продукції.</li> <li>Впровадження енергозберігаючих і ресурсозберігаючих технологій.</li> </ol>

1	2
Коефіцієнт загальної оборотності активів (в оборотах)	1.Скорочення тривалості виробничого циклу за рахунок інтенсифікації виробництва (використання сучасних технологій, механізації і автоматизації виробничих процесів, підвищення рівня продуктивності праці, максимального використання виробничих потужностей підприємства, трудових і матеріальних ресурсів і ін.). 2. Вдосконалення організації матеріально-технічного постачання з метою безперерйного забезпечення виробництва необхідними матеріальними ресурсами і скорочення часу знаходження активів в запасах. 3. Прискорення процесу відвантаження продукції і оформлення розрахункових документів. 4. Скорочення часу знаходження коштів в дебіторській заборгованості. 5. Підвищення рівня маркетингових досліджень направлених на швидке просування товарів від виробника до споживача (вивчення ринку, формування оптимальної цінової політики, організацію ефективної реклами і ін.
<b>4. Мотиваційно-організаційні (направлені на підвищення інтелектуального потенціалу)</b>	
Освітній рівень, % Рівень підвищення кваліфікації, %	1. Покращення економічного, технічного рівня виробництва, задоволеності праці. 2. Впровадження прогресивних методів керівництва. 3. Покращення ступеню розвитку інтелектуальної сфери. 4. Стабілізація колективних відносин. 5. Підвищення загальної компетентності органів управління.
Об'єм виконаних науково-дослідних робіт, тис. грн Кількість ліцензій на різні види діяльності, од.	1. Прогнозування споживчих властивостей нових видів продукції. 2. Аналіз існуючих тенденцій в даній галузі. 3. Пошук перспективних технологічних процесів виробництва. 4. Виконання дослідницьких робіт. 5. Використання прогресивних технологічних рішень.
Кількість впроваджених технологій, нових видів продукції, од.	1. Підготовка менеджерів до впровадження інноваційних технологій. 2. Підвищення рівня готовності персоналу до впровадження інновацій. 3. Впровадження сучасного устаткування. 4. Автоматизація трудомісних робіт. 5. Підвищення якості продукції.
Кількість впроваджених винаходів, од.	1. Створення сприятливих умов для винахідництва за рахунок мотивації робітників. 2. Вдосконалення матеріального і морального стимулювання праці. 3. Підвищення інтелектуального рівня працівників. 4. Створення умов для вдосконалення процесів виробництва.

Головний фактор даного блоку – інноваційна діяльність і інновації. У якості показників, що характеризують інноваційність процесу виробництва товарів і послуг, можливе застосування таких індикаторів як час освоєння нового продукту, частка нової продукції в загальному обсязі продажів, питома вага витрат на технологічні інновації в обсязі відвантаженої продукції.

- навчання і розвиток персоналу (інвестування коштів в підвищення кваліфікації працівників, інформаційні технології, освітні

системи і управлінські процедури) - містить у собі навчання співробітників і розвиток корпоративної культури, як в індивідуальному плані, так і на рівні корпорації. У компанії, де працюють освічені люди, співробітники стають основним ресурсом. У сучасних умовах швидких технологічних змін, працівникам розумової праці необхідно постійно удосконалюватися. Навчання й розвиток становлять важливий фундамент успіху будь-якої прогресивної організації.

Відзначимо, що всі чотири аспекту відбивають цілісність СЕП і повинні сприяти

реалізації єдиної стратегії організації. Сполучною ланкою між усіма чотирма перспективами в системи показників є причинно-наслідковий зв'язок. Причинно-наслідковий ланцюг – зручний інструмент для використання в побудові моделі розвитку СЕП ЗК.

Пропонуємо розширити змістове значення чотирьох компонент СЕП, з урахуванням потенціалоутворюючих зв'язків, що існують між цими збалансованими складовими, в такій інтерпритації за послідовність впливу:

- четверта компонента - надходження та вибуття соціально-економічних вигід з підприємства (зокрема грошові, майнові і нематеріальні потоки вигід, що відбивають наслідки реалізації соціальних і економічних інтересів осіб зацікавлених в розвитку СЕП ЗК);

- третя компонента - особи, що мають прямі та непрямі соціальні і економічні інтереси щодо діяльності підприємств залізничного комплексу: власник в особі держави, клієнти, вантажовласники, пасажери, споживачі, постачальники, населення прилеглих регіонів, громадські організації, суспільство тощо (середовище зовнішніх ресурсів і можливостей, що відбиває більшістю соціальну складову СЕП ЗК, конфігурація якої залежить від обраної мети і місії господарських процесів підприємств залізничного комплексу);

- друга компонента - господарські процеси (бізнес-процеси) підприємств залізничного комплексу: заготівельно-постачальний, виробничий (перевізний), процес збуту та управління (середовище внутрішніх ресурсів і можливостей, що відбиває більшістю економічну складову СЕП ЗК і знаходиться під впливом можливостей його інноваційного розвитку);

- перша компонента - інтелектуальний капітал і інноваційні ініціативи (середовище ресурсів людського капіталу, що відбиває можливості розвитку СЕП ЗК через мотивацію персоналу, його ініціативу і навчання).

Всі чотири компоненти збалансованої моделі відображаються відповідними індикаторами їх стану, що визначається по показниках, згрупованих в таблиці 1. Позитивна зміна наведених індикаторів призводить до покращення рівня відповідних компонент СЕП підприємств, а як наслідок - розвитку СЕП ЗК.

**Висновок.** В результаті опрацювання структурно-логічної моделі розвитку СЕП ЗК, в рамках якої уточнені процедури і етапи оцінки СЕП, сформульовані основні чотири групи заходів розвитку, що спрямовані на підвищення рівня СЕП ЗК. Формування рішень, щодо використання окремих з цих заходів або їх певної комбінації, залежить від доступності джерел резервів формування і розвитку (підвищення) СЕП.

Головна перевага моделі, що анонсується в самому її визначенні це її збалансованість. При

цьому маються на увазі самі різні аспекти взаємозв'язків - між фінансовою інформацією і інформацією про інші області діяльності підприємств залізничного комплексу, між стратегічним і операційним рівнями управління, минулими і майбутніми результатами, між внутрішніми і зовнішніми аспектами діяльності підприємства, між короткостроковими і довгостроковими цілями залізничного комплексу, між різними компонентами СЕП.

У рамках цієї моделі чотири згаданих компонента зв'язані між собою стратегічним причинно-наслідковим ланцюжком. Кваліфіковані, мотивовані, згуртовані в єдину команду співробітники, використовуючи розвинену інфраструктуру (інформаційні системи, устаткування, технології), забезпечують необхідне системі якість бізнес-процесів. Відлагоджені бізнес-процеси (якість і швидкість перевезень, якісна сервісна підтримка і ін.) забезпечують задоволеність вантажовласників і пасажирів, досягнення конкурентних переваг і успіх залізничному комплексу на ринку. Маркетингові успіхи залізничного комплексу, у свою чергу, служать запорукою його фінансових успіхів. Ієрархічний принцип побудови моделі розвитку СЕП ЗК (мега-умови-фактори-процеси-результати) відкриває можливість розробки стратегії і переведення її на операційний рівень діяльності залізничного комплексу.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Стратегія розвитку залізничного транспорту України до 2020р. (Затверджена Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р.) Режим доступу: <http://go.mail.ru/search?mailru..>
2. Николаев В.И. Системотехника: методы и приложения / Николаев В.И., Брук В.М. – Л.: Машиностроение, Ленингр. отд-ние, 1985. – 199с.
3. Артюхіна М.В. Застосування концепції соціально-економічного потенціалу організації в управлінні ВНЗ. / Артюхіна М.В. // Економіка: проблеми теорії та практики. - Дніпропетровськ: ДНУ. - 2008. – №238. - С. 331-341.
4. Саранськ С. В. Збалансована система показників як засіб управління підприємством /С.В.Саранськ // Збірка статей V Міжнародної науково - методичній конференції" Сучасний російський менеджмент: стан, проблеми, розвиток". –Пенза. - 2006 - С. 232 - 234.
5. Гальчинський А., Львовчкін С. Становлення інвестиційної моделі економічного зростання України / А. Гальчинський, С. Львовчкін// Економіка України. - 2005 - №6. - С.4-11.

6. Мировпольский Д. Модернизация теории стоимости - теоретическая предпосылка перехода к эффективному экономическому развитию России // «Проблемы современной экономики». Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=19270>

7. Каплан Роберт С., Нортон Дейвид П. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. – М.: «Олимп-бизнес». – 2004. – 344 с.

8. Благодетелева-Вовк С.Л. Підприємство в контексті розвитку та зростання постіндустріального суспільства. Режим доступу: <http://exsolver.narod.ru/Artical/Managem/postindust.html>

9. Козловський С.В. Синергетичне представлення еволюції і стійкості відкритої економічної системи / С.В. Козловський // Зб. Наук. праць Вінницького державного аграрного ун-ту. – Вінниця - 2009. – Вип. 37. – С. 51 – 60.

**Аннотация.** Систематизированы взгляды на развитие социально-экономического потенциала предприятий железнодорожного комплекса, предложены подходы к построению модели его развития вмещающий четыре основных компонента.

**Ключевые слова:** социально-экономический потенциал, развитие, компоненты.

**Summary.** Sights at development of social and economic potential of the enterprises of a railway complex are systematized, approaches to construction of model of its development containing four cores components are offered.

**Keywords:** social and economic potential, development, components.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єфіменко Т.І.*

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

УДК 656.073.43:338.47

### ПРИЧИНИ БРАКУ ВАНТАЖНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ «УКРЗАЛІЗНИЦІ», ЯК ПЕРЕДУМОВА ДО ВТРАТИ УКРАЇНСЬКИМИ ПЕРЕВІЗНИКАМИ ПОЗИЦІЙ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (НА ПРИКЛАДІ ПІВДЕННОЇ ЗАЛІЗНИЦІ)

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В статті розглянуто проблемні питання використання рухомого складу на залізницях України, здійснено аналіз передумов, що можуть призвести до втрати позицій на вітчизняному ринку вантажних перевезень.*

**Ключові слова:** вантажні перевезення, альтернативний рухомий склад, піввагони для перевезень сипучих вантажів, інвентарний парк «Укрзалізниці».

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт в Україні має стратегічне значення для держави та на цей час зберігає провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів. Варто відзначити, що значну частину прибутку «Укрзалізниці» складають кошти отримані від здійснення вантажних перевезень. Вперше з часів світової фінансової кризи, в Україні спостерігається зростання обсягів перевезення залізничним транспортом. За 2010р. залізниці перевезли 358 млн. тон вантажів, що 11,1 % більше 2009 р. [4]. Лише за січень-лютий 2011 року перевезення вантажів залізницями порівняно з аналогічним періодом 2010 року зросло на 15,5%, у

тому числі відправлення вантажів - на 15,1 % [5]. Не зважаючи на це, проблеми, що перешкоджають здійсненню вантажних перевезень вирішуються повільно та не завжди ефективно. Не вирішеними залишаються, перш за все, питання оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій, що стримує забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги. Найважливішим сучасним завданням для залізничного транспорту України є підвищення його конкурентоспроможності.