

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Чебанова Оксана Павлівна**

УДК: 331.522.4:656.2

**РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства інфраструктури України.

**Науковий керівник:**

кандидат економічних наук, доцент  
**Єфіменко Тетяна Іванівна,**  
Українська державна академія залізничного транспорту,  
доцент кафедри обліку та аудиту.

**Офіційні опоненти:**

доктор економічних наук, професор  
**Криворучко Оксана Миколаївна,**  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,  
професор кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент  
**Зова Вікторія Анатоліївна,**  
Донецький інститут залізничного транспорту,  
доцент кафедри економіки підприємства.

Захист відбудеться «14» жовтня 2011 р. о 15<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано «8» вересня 2011 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Сучасні проблеми стабілізації економіки держави підпорядковують діяльність усіх ланок національного господарства соціальній компоненті розвитку і виводять на розуміння того, що економіка досягла таких масштабів, коли опікування нею без реалізації в достатньої мірі соціальної функції призводить до втрати здібності суб'єктів господарювання не тільки до зростання та підвищення своєї ефективності, а й до звичайного відтворення.

Держави, що розвиваються, стикаються переважно з проблемами недостатнього бюджетного фінансування соціальних програм. Складнощі та суперечності сучасного проходження соціально-економічних процесів настільки динамічні, що ряд питань як теоретичного, так і методичного характеру потребує переосмислення й нового тлумачення.

Ефективна діяльність залізничного комплексу (ЗК) України, залежить не тільки від економічного розвитку галузі, а і від соціальної складової її потенціалу. Не визиває сумніву, що реалізація стратегічних задач розвитку транспортної галузі пов'язана як з достатнім фінансовим забезпеченням, ефективним управлінням, так і з реалізацією соціальних функцій. Тому необхідно змінити ставлення керівництва залізничного транспорту до шляхів розвитку соціально-економічного потенціалу (СЕР), рівень якого не забезпечує його адаптивність до змін зовнішнього та внутрішнього середовища.

Питанням взаємовпливу економічних і соціальних явищ у суспільстві приділяється достатньо уваги як зарубіжними, так і вітчизняними дослідниками, зокрема стосовно формування і розвитку соціальних і економічних інтересів, які обумовлюються наявністю потенційних ресурсів і можливостей на макро- мезо- і мікрорівнях економіки. Істотний вклад до розробки окремих аспектів проблеми ефективного використання ресурсів і можливостей внесли фундаментальні теоретичні праці таких вітчизняних і зарубіжних учених, як І. Ансофф, О.І. Абалкін, А.С. Гальчинський, В.М. Геєць, В.І. Голіков, Н.М. Деєва, М.І. Долішній, В.І. Захарченко, В.В. Максимов, І.П. Отенко, О.О. Решетняк, Л.О. Українська та ін. Вагомий внесок у дослідження особливості соціально-економічного розвитку залізничного транспорту внесли українські вчені: Ю.С. Бараш, М.В. Гненний, В.Л. Дикань, О.Г. Дейнека, В.А. Зова, В.П. Ільчук, Г.М. Кірпа, О.М. Криворучко, Л.О. Позднякова, Є.М. Сич, В.Г. Шинкаренко та ін.

Разом з тим не дістали належного висвітлення принципово важливі питання комплексного дослідження теоретичних засад соціально-економічного розвитку ЗК; недостатньо розкрито особливості впливу соціальних чинників на економічні процеси в галузі. Відчувається нагальна потреба діагностики стану та визначення шляхів розвитку СЕР ЗК, що гарантує отримання інтегрованого результату для народногосподарського комплексу України. Ці аргументи доводять актуальність обраної теми дисертації, зумовлюють її логіку і структуру, мету і завдання.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконана як ініціативна відповідно до Транспортної стратегії України на

період до 2020 року, відповідає цілям Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 рр., Стратегії економічного і соціального розвитку України на 2004-2015 рр. «Шляхом європейської інтеграції», Програмі економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».

Результати дослідження використані при виконанні плану науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темами „Розробка методики комплексної оцінки фінансового стану підприємств залізничного транспорту” (номер державної реєстрації 0109U002022), „Розробка підходів до управління активами підприємств залізничного комплексу” (номер державної реєстрації 0109U002024).

**Мета та завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є визначення теоретичних аспектів та розробка практичних рекомендацій щодо шляхів розвитку СЕП ЗК України.

Реалізація мети зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- розглянути теоретичні підґрунтя соціально-економічного розвитку суб’єктів господарювання;
- визначити сутність поняття «соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу» та його складові, обґрунтувати роль вітчизняного ЗК в формуванні засад соціально-орієнтованої економіки України;
- проаналізувати сучасний стан ЗК України та проблеми розвитку його СЕП;
- охарактеризувати зміст галузевих соціальних заходів для удосконалення форми їх публічного висвітлення;
- проаналізувати методичні підходи до діагностики СЕП ЗК;
- розробити загальнотеоретичну модель розвитку СЕП ЗК;
- запропонувати методичний підхід до вибору показників моделі розвитку СЕП ЗК за пріоритетними ініціативами;
- обґрунтувати доцільність використання моделі розвитку СЕП ЗК для вдосконалення мотиваційних інструментів в напрямку продукування соціальної відповідальності працівників галузі.

**Об’єкт дослідження** – процес розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу України.

**Предмет дослідження** – теоретичні засади та методичні положення щодо розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу.

**Методи дослідження.** Теоретичну та методичну основу дослідження становили такі методи дослідження: *логічного узагальнення* – для уточнення сутності понять «потенціал», «соціально-економічний потенціал», визначення їх особливостей; *діалектичний, системний, абстрактно-логічний, історико-еволюційний* – при вивченні досвіду та здійсненні теоретичних узагальнень; *статистичний аналіз* – для аналізу діяльності залізничного транспорту України; *метод логічного моделювання* – для структурування складових СЕП підприємств залізничного транспорту; *графічний метод* – для наочного оформлення результатів дослідження; *економіко-математичний метод* – для визначення впливу складових

СЕП на підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі.

Інформаційну базу дослідження склали: закони України, міжнародні та державні галузеві нормативно-правові документи, статистичні матеріали Державної адміністрації залізничного транспорту України та Держкомстату України, наукові праці вітчизняних та зарубіжних фахівців з питань формування та розвитку соціально-економічного потенціалу, управління залізничним транспортом, матеріали науково-практичних конференцій.

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

*удосконалено:*

– визначення сутності поняття «соціально-економічний потенціал залізничного комплексу», який, на відміну від існуючих, характеризується наявними ресурсами-здібностями (внутрішня складова) та перспективними можливостями-результатами їх використання в економічній діяльності (зовнішня складова), що дозволило обґрунтувати напрями розвитку СЕП ЗК, які узгоджені з цілями та завданнями соціально-економічного розвитку держави;

– методичний підхід до оцінювання рівня розвитку СЕП ЗК, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на збалансованому застосуванні випереджаючих та спізнюючих індикаторів, що дозволяє своєчасно сформувати та реалізувати управлінські рішення, які дають можливість впливу на рівень розвитку СЕП ЗК;

– склад мотиваційних інструментів, розвинений за рахунок впровадження системи особистих показників, які дозволяють охарактеризувати адаптованість працівників до умов функціонування галузі і міру усвідомлення власної соціальної відповідальності щодо розвитку СЕП ЗК;

*дістали подальшого розвитку:*

– пропозиції щодо додання до галузевій звітності підприємств ЗК сукупності показників реалізації соціальної політики, які виконують функцію інформаційного забезпечення підготовки та публічного висвітлення наслідків управлінських рішень щодо розвитку СЕП ЗК;

– підходи до використання в діагностиці СЕП ЗК оцінювання рівня його розвитку, що враховує зв'язок соціально-економічних інтересів суб'єктів ЗК та зацікавлених осіб з питань використання ресурсів і можливостей та отриманих результатів ЗК, що є підґрунтям формування усвідомлених потреб, які переростають в конкретні інтереси та очікування щодо взаємовідносин із ЗК та стають орієнтирами для подальшого його розвитку;

– концепція розвитку СЕП ЗК, за рахунок умов формування та структуризації потенціалу, яка реалізується в загальнотеоретичній збалансованій моделі розвитку та розширює систему поглядів, яка характеризується визнанням: 1) наявності двох сторін прояву СЕП - соціальної складової (можливості, пов'язані з покращенням якості життя) і економічної складової (можливості, пов'язані з використанням в капіталі підприємства фінансових, трудових та інших ресурсів); 2) існування СЕП на основі внутрішніх ресурсів підприємства (виробничих, трудових, фінансових та ін.) і впливу зовнішнього середовища (інтересів, потреб і очікувань зацікавлених осіб); 3) СЕП є одночасно метою і результатом реалізації стратегії

підприємства;

– модель розвитку СЕП ЗК, яка, на відміну від існуючих, базується не на виділенні множені відокремлених потенціалів, а містить чотири базових складових, пов'язаних причинно-наслідковими зв'язками (потоки економічних і соціальних вигод, що отримує і генерує ЗК; інтереси зацікавлених в ЗК осіб; господарські процеси ЗК; навчання і розвиток персоналу), що дозволяє реалізувати пріоритетні ініціативи розвитку СЕП ЗК.

**Практичне значення отриманих результатів** дисертаційної роботи полягає в тому, що вони дають обґрунтовані орієнтири розвитку СЕП ЗК, визначають пріоритетні потреби та інтереси контрагентів галузі, чим окреслюють основні напрямки практичного застосування оцінювання потенціалу, дають можливість внести необхідне корегування при розробці та реалізації управлінських рішень в транспортного сектору господарської інфраструктури держави.

Наукові розробки та пропозиції щодо необхідних напрямків змін на залізничному транспорті України з урахуванням потреби соціально-економічного розвитку знайшли застосування на Південній залізниці при визначенні пріоритетних заходів розвитку контрагентської бази (акт впровадження № 158/П-а від 14.10.2010 р.). Рекомендації, щодо використання соціального звіту підприємствами залізничного комплексу, використані фінансово-економічним управлінням Укрзалізниці (акт впровадження УЗМ-23/581 від 19.10.2010 р.).

Основні положення та результати дисертаційного дослідження використано у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств», «Управління потенціалом підприємства» (довідка № 01-12/141 від 16.03.2011 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійно виконаним дослідженням, в якому викладені авторські теоретичні положення та практичні розробки. В наукових працях, що опубліковані в співавторстві, здобувачу належать: обґрунтування необхідності використання потенційних можливостей при виборі моделі розвитку потенціалу підприємства [1]; визначення сутності СЕП у залізничній галузі та підходи до його оцінки [2]; концептуальні підходи до розвитку СЕП ЗК [7].

**Апробація результатів дисертації.** Результати проведених наукових досліджень та основні положення дисертації доповідалися й обговорювалися на 12 конференціях: на IV міжнародній науково-практичній конференції „Розвиток наукових досліджень - 2008” (Полтава, 2008); на IV міжнародній науково-практичній конференції „Сучасні проблеми інноваційного розвитку держави” (Дніпропетровськ, 2010); на Всеукраїнській науково-практичній конференції „Економічний розвиток України в сучасному просторі і часі” (Харків, 2010); на Всеукраїнській науково-практичній конференції „Економіка і управління в промисловості” (Дніпропетровськ, 2010); на IV міжнародній науково-практичній конференції „Наука в інформаційному просторі” (Дніпропетровськ, 2010); на II міжнародній науково-практичній конференції „Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств” (Харків, 2010); на міжнародній

науково-практичній конференції „Наукові дослідження та їхнє практичне застосування. Сучасний стан та шляхи розвитку '2010" (Одеса, 2010); на IV міжнародній науково-практичній конференції „Проблеми і перспективи розвитку підприємництва" (Харків, 2010); на 72, 73 міжнародних науково-практичних конференціях кафедр УкрДАЗТ та спеціалістів залізничного транспорту, підприємств та організацій України та інших країн (Харків, 2010, 2011); на 7-й міжнародній науково-практичній конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель, 2011); на міжнародній науково-практичній конференції „Перспективні інновації в науці, освіті, виробництві та транспорті ' 2011" (Одеса, 2011).

**Публікації.** Основні положення і висновки дисертаційної роботи, всі пункти наукової новизни викладено у 19 наукових працях, серед яких 10 статей у наукових фахових виданнях. Загальний обсяг наукових публікацій складає 5,1 друк. арк., з них особисто автору належить 4,4 друк. арк.

**Обсяг та структура роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 243 сторінки, в т. ч. основний текст займає 171 сторінку. Матеріали дисертації проілюстровано 26 рисунками, 16 таблицями та містять 13 додатків. Список використаних джерел налічує 198 найменувань.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано її мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи наукового дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значимість отриманих результатів, наведено данні щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У **розділі 1 "Теоретичні основи соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу"** узагальнено теоретичні підґрунтя соціально-економічного розвитку, його рушійні сили; досліджено зміст і структуру категорії потенціалу за рівнями прояву; розкрито сутність СЕП ЗК.

Актуалізація теорії соціалізації економіки на рівні мікросистем, дозволила відслідкувати логіко-категоріальний ланцюжок, від назрілих соціально-економічних перетворень, що очікують Україну, до визначення причинно-наслідкових обставин формування соціальних та економічних потреб в суспільстві, усвідомлення їх зростання в протиріччі з обмеженими ресурсами, і на цьому підґрунті визнання соціально-економічних інтересів, як рушійних сил в реалізації можливостей, що обумовлено дією економічних законів. Цим автор довів наявність наукового значення розгляду соціально-економічного змісту категорії «потенціал» на рівні підприємств та їх галузевих об'єднань.

Дослідження соціально-економічної природи потенціалу і рівнів його прояву отримує нову якість результатів, в разі коли здійснюється з боку теорії "потенціалізму", як підходу з позиції діалектики можливого і дійсного, на відміну від підходу з позиції оцінювання отриманих результатів.

Визначено, за підсумками дослідження, обмеженість варіантів тлумачень терміну «соціально-економічний потенціал». Це зумовило необхідність аналізу

близьких за значенням і більш поширених дефініцій «економічний потенціал» і «стратегічний потенціал» суб'єктів господарювання, що дозволило систематизувати думки вітчизняних науковців, за чотирма основними підходами до визначення структури цих споріднених категорій: ресурсною, ресурсно-функціональною, результативною та маркетинговою, а також систематизувати переваги та недоліки цих тлумачень. Зокрема, отримано висновок, що в сучасному економічному середовищі, в наслідок обмеженості самих ресурсів, вплив ресурсного чинника нівелюється чинниками інституціонального походження, які більшою мірою відбивають соціальне середовище в якому функціонує суб'єкт господарювання. Це ставить під сумнів самодостатність категорії «економічний потенціал ЗК» та породжує припущення, що під ним в контексті теорії соціальної економіки слід розуміти «соціально-економічний потенціал», з наголошенням його прояву, як наявних у підприємства ресурсів в оптимальній структурі, які раціонально використовуються для збалансованого забезпечення очікувань груп зацікавлених осіб, серед яких: державні інститути, споживачі, постачальники, працівники, населення та ін.

Обґрунтовано авторське бачення підходу до розкриття сутності СЕП ЗК за яким, слід йти не від достатньо дослідженого економічного потенціалу до приєднання соціальної складової, а від особливостей соціальної природи потенціалу до нового усвідомлення економічних факторів розвитку СЕП ЗК.

З урахуванням результатів попередніх висновків сформульовано сутність СЕП ЗК як системи взаємовідносин в ЗК, що враховує поєднання мотивів і установок суб'єктів господарювання у його внутрішньому та зовнішньому середовищі, спрямованих на оптимізацію використання ресурсів і повну реалізацію можливостей ЗК, у його здатності відповідати соціальним і економічним інтересам зацікавлених в розвитку ЗК осіб.

**У розділі 2 «Аналіз проблем реалізації соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу та напрямки їх вирішення»** розглянуто сучасний стану СЕП ЗК України; проаналізовано інформаційне забезпечення діагностики СЕП ЗК; запропоновано методичні підходи до оцінювання стану розвитку СЕП ЗК в рамках процедур діагностики.

За умов актуалізації питань формування і розвитку СЕП ЗК, проведено аналіз показників функціонування ЗК України за 1999-2009 рр., який виявив кризові обставини і перешкоди, що свідчать про падіння рівня використання потенціалу галузі протягом останніх років.

Визнано, що оцінка СЕП ЗК, є характеристикою його використання лише в минулому, але не розкриває картину майбутніх проблем і загроз. Запропоновано підходи до визначення стану реалізації СЕП ЗК через показники діяльності галузі за методиками прогнозного аналізу, а саме через: а) розгляд підприємств ЗК, як форми взаємодії ресурсів-здібностей (внутрішнього прояву потенціалу) з можливостями-результатами (зовнішнім проявом потенціалу), які реалізуються в господарській діяльності і визначають можливості розвитку СЕП; б) обрання індикаторів, що характеризує соціально-економічний результат діяльності ЗК («доходні надходження від усіх видів діяльності у співвідношенні до приведеного



вантажобігу» для внутрішнього середовища та «середньорічні доходні надходження від залізничних перевезень у співвідношенні до валового доходу держави» для зовнішнього середовища); в) класифікації показників на: випереджаючі, запізнюючі та співпадаючі за своєю динамікою із індикатором, який характеризує соціально-економічний результат ЗК.

Формування і використання інформації про стан потенціалу підприємств не розглядалося в аспекті теорії «соціалізації економічних систем». У найменшій мірі ця проблема вивчена в підструктурах галузевих комплексів-монополістів (яким є ЗК), що є детермінантами, де часто приймають уніфіковані рішення відносно розвитку СЕП формально самостійних підструктур. Визначено особливо важливим, щоб інформація про стан СЕП ЗК була доступна зацікавленим особам в зовнішньому середовищі галузі, що мають певні очікування покращення якості власного життя, в наслідок діяльності ЗК (рис. 1). Саме відповідна

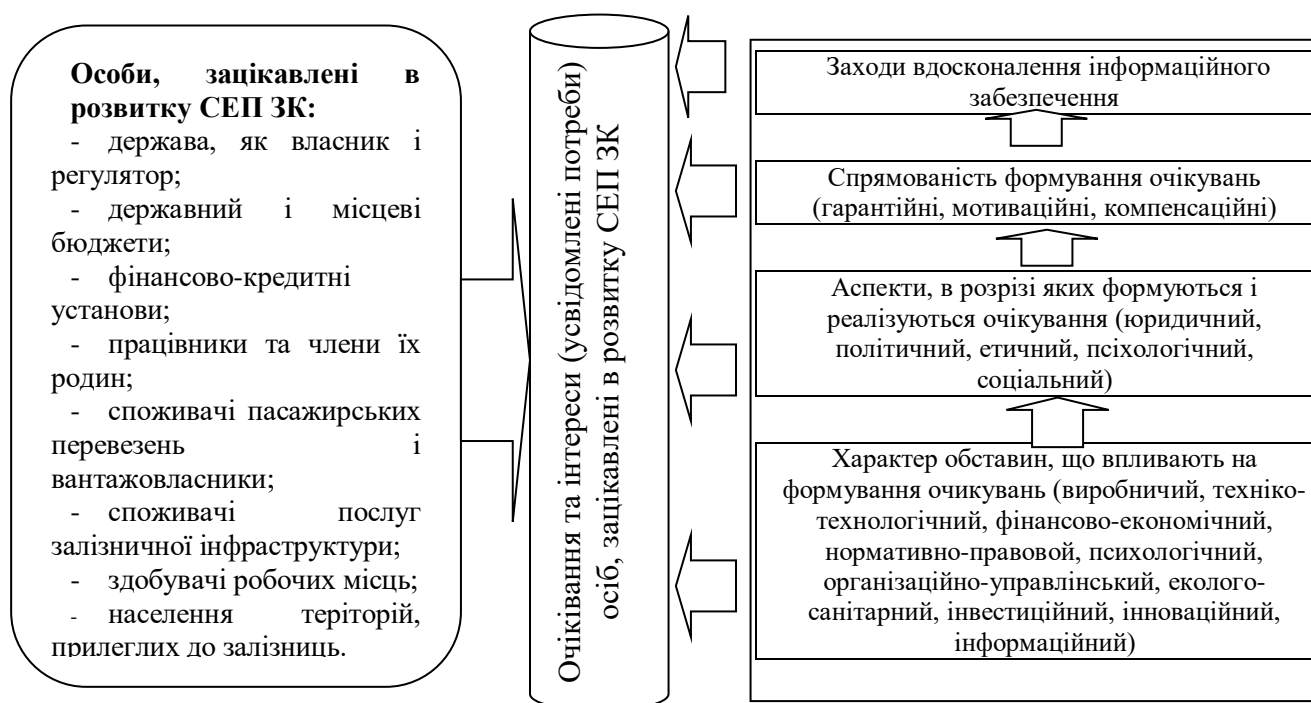


Рис. 1. Структурно-логічна схема чинників впливу на формування, очікувань і інтересів осіб зацікавлених в розвитку СЕП ЗК

поінформованість зацікавлених осіб з питань використання ресурсів і можливостей та отриманих результатів ЗК, є підґрунтям формування усвідомлених потреб, які переростають в конкретні інтереси та очікування щодо взаємовідносин із ЗК та стають орієнтирами для подальшого його розвитку.

Вивчення щорічної публічної статистичної звітності Південної і Південно-Західної залізниць, привело до визнання її обмеженості в частині інформації про соціальні наслідки діяльності ЗК. Для збалансованого подання інформації як про економічні, так і про соціальні результати діяльності ЗК, запропоновано сукупність показників, що охарактеризують зміст галузевої соціальної політики в формі, зручній для публічного висвітлення (табл. 1). Для добору показників

соціальної звітності використано експертне опитування, де респондентами

Таблиця 1

Показники реалізації соціальної політики залізничного комплексу

Показник	Доступність інформації		
	a <sup>1</sup>	б <sup>2</sup>	в <sup>3</sup>
Податкового навантаження, тис. грн.		+	
Довгострокові і короткострокові кредити отримані, тис. грн.	+		
Платежі до державного і місцевих бюджетів, тис. грн.		+	
Штрафні санкції, що сплачені, тис. грн.		+	
Штрафні санкції, що отримали, тис. грн.		+	
Знов створені протягом року робочі місця, одиниць	+		
Виплати з медичного страхування, тис. грн.	+		
Кількості працюючих в шкідливих і небезпечних умовах, осіб	+		
Працівники, що підвищили кваліфікацію, навчаються у ВНЗ, осіб	+		
Вартість фінансування благочинних заходів, спортивно-масових та культурно-оздоровчих заходів, тис. грн.		+	
Доходні надходження ЗК, тис.грн.			+

a<sup>1</sup>- показник формується на рівні звітності підприємств ЗК;  
б<sup>2</sup>- показник формується на рівні звітності залізниць і підприємств, підпорядкованих Міністерству інфраструктури України;  
в<sup>3</sup>- показники макроекономічного рівня.

враховувалося наступне: інформаційні інтереси кола фізичних і юридичних осіб, зацікавлених в розвитку СЕП ЗК; соціально-економічні очікування зацікавлених осіб, визначених за спрямованістю, як гарантійні, мотиваційні та компенсаційні аспекти, в яких реалізуються дані очікування (юридичний, політичний, етичний, психологічний і соціологічний).

Відсутність аналітичного базису оцінки СЕП ЗК, зумовило встановлення завдання щодо його діагностування, з одного боку, як визначення здатності ЗК ефективно функціонувати, розвиватися й гнучко реагувати на інтереси й очікування суспільства, які також перебувають у процесі розвитку, а, з іншого, як результату реалізації стратегії розвитку. Доведено, що здійснення діагностики СЕП ЗК доцільно розглядати як: 1) визначення результату взаємодії існуючих ресурсів та невикористаних можливостей; 2) сукупну оцінку нових потенційних можливостей генерувати й підтримувати соціально-економічну значимість підприємств.

Визначено такі об'єкти оцінювання СЕП: 1) вихідний потенціал (стратегічна цінність підприємства, його соціально-економічна значущість) розраховується й оцінюється на основі потоків економічних вигід і граничних обмежень ресурсів; 2) результативність використання потенціалу характеризується вартісними, натуральними й трудовими показниками, модифікованими в показники співвідношення між ресурсами й вигодам, між соціальними і економічними інтересами окремих груп осіб, що пов'язані з підприємством. Це визначає спрямованість діагностики СЕП ЗК на дослідження й оцінку здатності

підприємства в умовах обмеженості ресурсів, генерувати потоки економічних і соціальних вигод. З метою створення системи оцінювання потенціалу, придатної для СЕП ЗК, відомі підходи класифіковані за наступними ознаками: в залежності від часу оцінювання; за природою (змістовним наповненням); за типом вимірників складових елементів; за конкурентним статусом підприємства; за узагальнюючим показником; за життєвим циклом підприємства.

Обґрунтовано, що розробка підходів до діагностування СЕП, пов'язана із вирішенням наступних завдань: встановлення вимог до показників, критеріїв і індикаторів, які слід задіяти у діагностиці; побудова моделі розвитку СЕП ЗК, яка переводить бачення стратегії розвитку СЕП ЗК у набір взаємозалежних показників; добір показників та побудова індикаторів, що відбивають зміст, значення і характер впливу на СЕП ЗК.

**У розділі 3 «Шляхи розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу»** досліджено умови нарощування СЕП ЗК, обґрунтовано концепцію формування СЕП ЗК і запропоновано загальнотеоретичну модель його розвитку, окреслено методичні підходи до побудови системи показників за пріоритетними ініціативами складових моделі, обґрунтовано доцільність їх використання для вдосконалення мотиваційних інструментів.

Запропонований підхід до системи поглядів, що закладений у концепцію розвитку СЕП ЗК, характеризується визнанням наступного: 1) наявності двох сторін прояву СЕП - соціальної складової (можливості, пов'язані з покращенням якості життя) і економічної складової (можливості, пов'язані з використанням в капіталі підприємства фінансових, трудових та інших ресурсів); 2) існування СЕП на основі внутрішніх ресурсів підприємства (виробничих, трудових, фінансових та ін.) і впливу зовнішнього середовища (інтересів, потреб і очікувань зацікавлених осіб); 3) СЕП є одночасно метою і результатом реалізації стратегії підприємства.

Процеси усвідомлення і пошуку змісту СЕП ЗК, сприяли окресленню основних рис концепції його розвитку, до яких віднесено: динамічна структурна перебудова ЗК; домінування ринкових важелів управління ЗК при значній контролюючій та координуючій ролі держави; забезпечення нової якості економічного зростання ЗК при актуалізації соціальних цілей у розвитку народного господарства; забезпечення спрямованості інституційних перетворень на побудову системи ефективної мотивації всіх суб'єктів економічної діяльності, що є зацікавленими в розвитку ЗК. Спираючись на визнання першочерговості впливу на СЕП взаємовідносин осіб, зацікавлених в розвитку ЗК, обґрунтовано зв'язок змісту, складу і призначення СЕП ЗК, з місією, цілями та стратегічним баченням подальшого розвитку ЗК.

Дослідження наукових підходів до структуризації потенціалу підприємств і галузевих комплексів, виявив недоліки традиційного поділу досліджуємого об'єкту на окремі потенціали. Це зумовило пошук нових підходів до визначення структури СЕП ЗК, в результаті якого стало можливим побудувати загальнотеоретичну збалансовану модель розвитку СЕП ЗК (рис. 2), що має чотири послідовні складові, змістовне значення яких розширюється завдяки існуванню між ними потенціалоутворюючих зв'язків. В послідовності від

наслідку до причини це: складова «надходження та вибуття економічних і соціальних вигод» (1), що є наслідками реалізації складової «інтереси осіб,



Рис. 2. Схематичне зображення збалансованої моделі розвитку СЕП ЗК

зацікавлених в розвитку СЕП ЗК» (2), коло яких значною мірою визначається відносинами, що виникають в складовій «господарські процеси ЗК» (3), вдосконалення яких здійснюється за рахунок функціонування складової «навчання і розвиток персоналу» (4), яка визнається спонукальною складовою в розвитку СЕП ЗК, результат якого бачиться у збільшенні соціальних і економічних вигод (1), що отримує і відповідно генерує у зовні ЗК.

Запропонована модель розвитку дозволяє перевести місію, цінності, бачення і стратегію ЗК в систему пріоритетних ініціатив розвитку щодо вибору його напрямків відповідно до кожної із чотирьох вище вказаних складових.

В дисертації запропоновано проводити відбір індикаторів та подальшого визначення показників для моделі у такій послідовності: а) виділення індикаторів, які найбільш виразно характеризують пріоритетні ініціативи розвитку СЕП; б) експертна оцінка значущості і-го виду пріоритетних ініціатив; в) визначення показників, що здійснюють найбільший вплив на реалізацію ініціативи, в формі індексів; г) визначення індексу розвитку СЕП ЗК ( $IP_{СЕП\ ЗК}$ ), для чого доцільно співставляти фактичний рівень показників, що відібрані для оцінювання СЕП, з їх еталонним (або базовим) значенням, що можливо здійснити за формулою:

$$IP_{СЕП\ ЗК} = \frac{\sum_{j=1}^k a_i \frac{x_{ij}}{x_i^0}}{\sum_{j=1}^k a_i}, \quad (1)$$

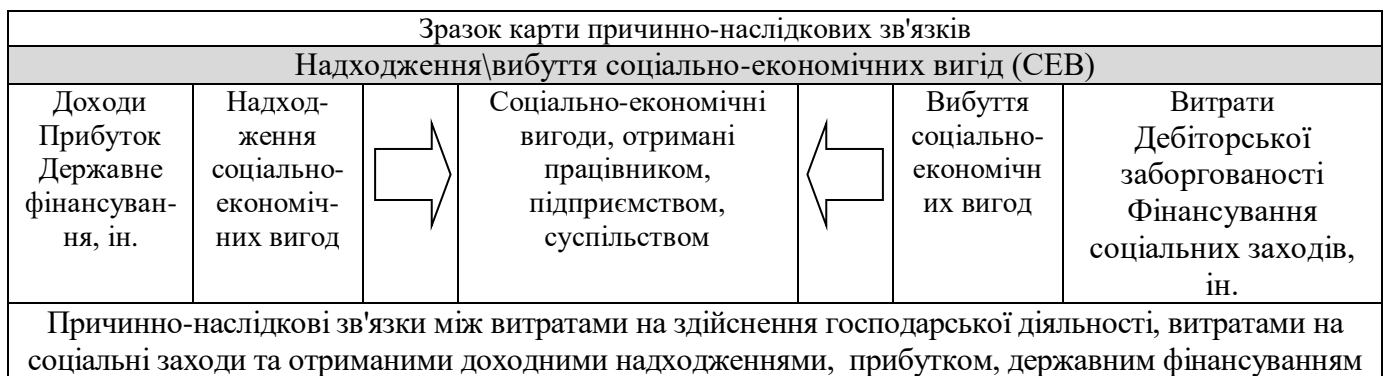
де  $x_{ij}$  – фактичне значення  $i$ -го показника пріоритетної ініціативи на  $j$ -том підприємстві (структурному підрозділі);

$x_i^0$  – еталонне (базове) значення  $i$ -го показника пріоритетної ініціативи для групи підприємств подібних за функціональною спрямованістю;

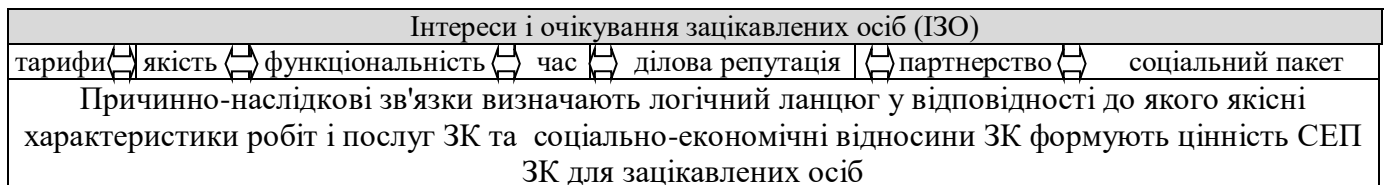
$a_i$  – коефіцієнти значущості (пріоритетності) ініціативи на даному відрізку часу;

$k$  – кількість визнаних пріоритетними ініціатив.

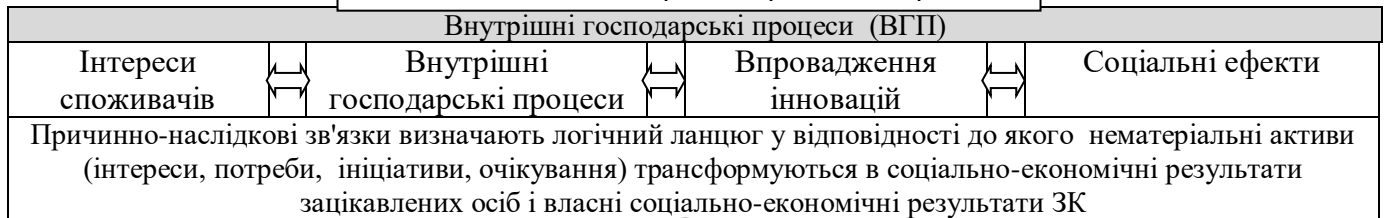
Показники моделі розвитку СЕП ЗК це коефіцієнти, які відображують вимірні наслідки змін індикаторів і будуються, з дотриманням умови, коли збільшення індексу однозначно свідчить про позитивні зрушення в розвитку потенціалу, які ідентифікуються за допомогою запропонованої автором карти причинно-наслідкових зв'язків в складових моделі розвитку СЕП ЗК (рис. 3).



Надходження і вибуття вигід залежить від існуючих в даний час інтересів і очікувань зацікавлених осіб



Здатність задовольнити інтереси і очікування зацікавлених осіб, з вигодою для ЗК залежить від вдосконаленості господарських процесів підприємств



Реалізація пріоритетних ініціатив складових вигід, інтересів і внутрішніх господарських процесів залежить від знань і компетенції персоналу

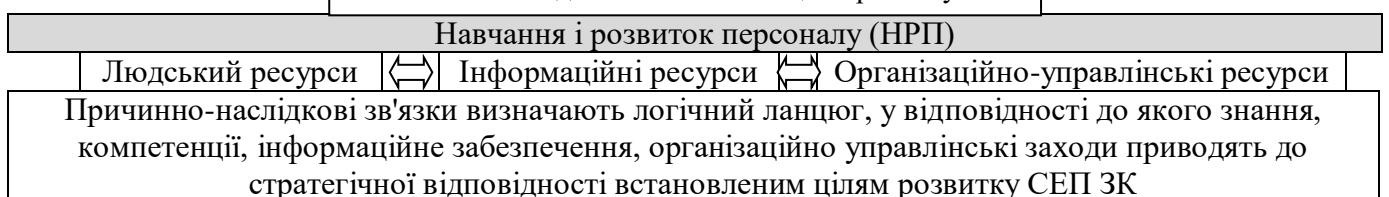


Рис. 3. Карта формування причинно-наслідкових зв'язків між індикаторами в складових моделі розвитку СЕП ЗК

Використання для оцінюванні СЕП ЗК показників, що відібрано за пріоритетними ініціативами дозволяє обґрунтувати вплив реалізації кожної ініціативи на досягнення стратегічних цілей розвитку СЕП ЗК.

Використання показників пріоритетних ініціатив для визначення поточного стану СЕП ЗК здійснюється за формулою:

$$P = \sum \text{СЕВ}_{ij} a_i + \sum \text{ІЗО}_{ij} a_{ij} + \sum \text{ВГП}_{ij} a_{ij} + \sum \text{НРП}_{ij} a_{ij}, \quad (2)$$

де СЕВ<sub>ij</sub>, ІЗО<sub>ij</sub>, ВГП<sub>ij</sub>, НРП<sub>ij</sub> – показники, що характеризують фактичне значення *j*-го показника пріоритетної ініціативи на *i*-том підприємстві (структурному підрозділі);

*a<sub>ij</sub>* - коефіцієнти значущості пріоритетності ініціативи в даний час.

Обґрунтовано доцільності реалізації пріоритетних ініціатив складової навчання та розвитку персоналу в моделі СЕП ЗК через відповідну внутрігалузову систему, де умовою зниження плинності кадрів і підвищення кваліфікації працівників виступає мотивація, яка посилюється із забезпеченням швидкого і безперешкодного доступу персоналу всіх рівнів ЗК до інформації, про соціально-економічні наслідки прийнятих ним управлінських рішень (рис. 4).

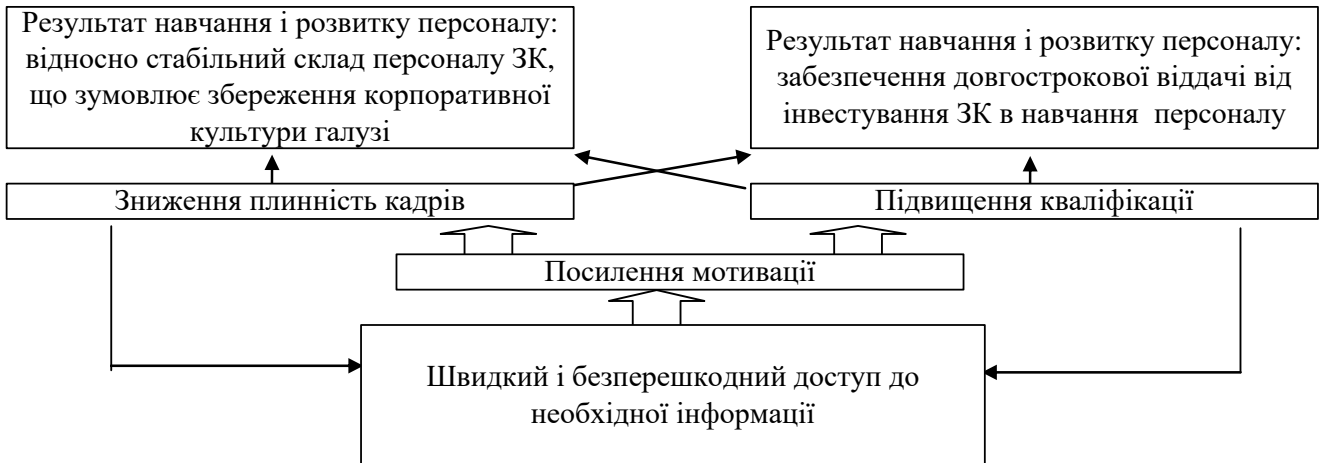


Рис. 4. Структурно-логічна схема внутрігалузової системи навчання і розвитку персоналу ЗК

Для визначення адаптованості працівника до системи оплати праці, посадових вимог, умов праці та психологічного клімату в колективі, пропонується використовувати систему особистих показників, що відбиває ключові чинники успіху працівників і є унікальним засобом саморозвитку, який поповнює набір мотиваційних інструментів в моделі розвитку СЕП ЗК. З метою прискорення інтеграції працівника до загальної структури ЗК, а відповідно підвищення рівня професіоналізму персоналу і зниження плинності кадрів запропоновано розглянути доцільність створення служби адаптації персоналу, якій крім функцій

підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації, передати функцію розробки програм мотивації.

Визнаючи важливість базових (економічних) засобів мотивації, до яких належать такі, що задовольняють здебільшого потреби матеріального і фізіологічного рівня, обґрунтовано актуальність соціальних засобів мотивації, що забезпечують можливість реалізації духовного та інтелектуального потенціалу працівників ЗК, в наслідок чого запропоновано на ряду з базовими мотиваційними інструментами (матеріальне заохочення, система оцінювання праці), впровадити соціальні інструменти: корпоративну стратегію галузі, корпоративний стиль; систему комунікації, для своєчасного отримання інформації щодо результатів впровадження мотиваційних заходів; систему планування професійної кар'єри; а всім цим створення підґрунтя для формування кожним працюючим усвідомленої соціальної відповідальності, як актуального чинника розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу.

## **ВИСНОВКИ**

Одержані в дисертаційному дослідженні результати в сукупності вирішують важливу науково-практичну задачу теоретичного обґрунтування та розробки методичних основ розвитку СЕП ЗК, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності залізничної галузі. Узагальнення результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Під впливом феномену «соціальної економіки» в контексті процесу соціальної динаміки суспільно-економічних відносин відбулися суттєві зміни у характері рушійних сил і відповідно концептуальних підходів до економічного і суспільного розвитку, коли інвестування в капітал замінено на інноваційну підтримку і підвищення технічного рівня виробництва, в наслідок чого галузева структура господарської діяльності зміщується у бік соціально-значущих для суб'єктів господарювання результатів.

2. Дослідження можливостей отримання соціально-значущих результатів господарювання в ЗК передбачає чітке визначення сутності його СЕП, як системи взаємовідносин в ЗК, що враховує поєднання мотивів і установок суб'єктів господарювання у його внутрішньому та зовнішньому середовищі, спрямованих на оптимізацію використання ресурсів і повну реалізацію можливостей ЗК, у його здатності відповідати соціальним і економічним інтересам зацікавлених в розвитку ЗК осіб. Саме існування унікального кола осіб, зацікавлених в розвитку ЗК, значно ширшого за своїми соціальними очікуваннями через особливості галузевих комунікаційних функцій, доводить його здатність створити особливу форму ринкового господарювання, свідомо спрямовану державою і суспільством на вирішення певних соціальних завдань по підвищенню конкурентоспроможності залізничного комплексу.

3. Аналіз сучасного стану ЗК України вказує на наявність кризових явищ, які ускладнюють ефективне використання ресурсних можливостей галузі. У зв'язку з цим запропоновано методичний підхід до оцінювання СЕП на співставленні

динаміки випереджаючих та спізнюючих показників із змінами соціально-економічного результату діяльності залізничного комплексу, індикаторами якого обрано «доходні надходження від усіх видів діяльності у співвідношенні до приведенного вантажообігу» для внутрішнього середовища та «середньорічні доходні надходження від залізничних перевезень у співвідношенні до валового доходу держави» для зовнішнього середовища.

4. Проаналізував звітність, яка містить інформацію про реалізацію соціальних заходів структурними підрозділами ЗК, зроблено висновок, що її зміст не повною мірою відповідає призначенню, тому запропоновано сукупність показників соціальної звітності, що характеризують зміст галузевої соціальної політики в формі, зручній для публічного висвітлення.

5. Доведено, що здійснення діагностики СЕП ЗК доцільно розглядати як: по-перше, визначення результату взаємодії існуючих ресурсів та невикористаних можливостей; по-друге, сукупну оцінку потенційних можливостей генерувати соціально-економічну значимість підприємства, здатність відповідати інтересам і потребам зацікавлених осіб, без істотних змін виробничої потужності.

6. Розвиток СЕП ЗК спрямований на задоволення потреб зовнішніх та внутрішніх, відносно ЗК, зацікавлених осіб. Для врахування їх інтересів побудована модель розвитку СЕП ЗК, із складовими, між якими існують прямі і зворотні причинно-наслідкові зв'язки: 1) надходження і вибуття із ЗК економічних і соціальних вигод; 2) інтереси осіб, зацікавлених в розвитку ЗК; 3) розвиток господарських процесів в ЗК; 4) навчання і розвиток персоналу, як основного ресурсу ЗК, що дозволяє перевести місію, цінності, бачення і стратегію ЗК в систему пріоритетних ініціатив розвитку щодо вибору його напрямків відповідно до кожної із чотирьох вище вказаних складових.

7. Встановлено вимоги до побудови показників моделі розвитку СЕП ЗК за пріоритетними ініціативами, які відображують виміряні наслідки змін індикаторів стану СЕП ЗК, що представляють собою опис конкретних дій, виконання яких є свідченням зміни стану потенціалу. Доведено зв'язок ознак позитивних зрушень в розвитку СЕП ЗК із змінами рівня обраних показників. Обґрунтовано використання показників, отриманих за експертним тестуванням пріоритетних ініціатив, для визначення поточного стану СЕП ЗК.

8. Надано пропозиції з використання системи особистих показників, які дають можливість привабливості галузі, як засобу визначення міри адаптованості працівників до сучасних соціально-економічних процесів в ЗК і в водночас унікального засобу продукування соціальної відповідальності персоналу, який поповнює набір мотиваційних інструментів в моделі розвитку СЕП ЗК.

## **СПИСОК ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### ***- статті у наукових фахових виданнях:***

1. Ефименко Т.И. Концепция реформирования: затраты, обязательства, потенциальные возможности и контроль управленческих решений / Т.И. Ефименко, О.П. Чебанова // Вчені записки Харк. ін- ту управління: Серія „Наука і



практика управління». –2009. – Вип. 26. – С. 236 – 240.

2. Єфіменко Т.І. Сутність соціально-економічного потенціалу підприємства: підходи до визначення і оцінювання для залізничної галузі / Т.І. Єфіменко, О.П. Чебанова // Зб. наук. праць Київ. держ. екон.-технол. ун-ту транспорту: Серія «Економіка і управління». — 2010. — № 15. — С. 132 — 138.

3. Чебанова О.П. Формування соціально-економічного потенціалу підприємств залізничного комплексу / О.П. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 31. — С. 169 — 173.

4. Чебанова О.П. Оцінювання соціально-економічного потенціалу підприємства / О.П. Чебанова // Зб. наук. праць ХНАУ: Серія «Економічні науки». — 2010. — № 8. — С. 244 — 251.

5. Чебанова О.П. Методичні підходи до діагностики потенціалу соціально-економічного розвитку підприємства / О.П. Чебанова // Зб. наук. праць Київ. держ. екон.-технол. ун-ту транспорту: Серія «Економіка і управління». — 2010. — № 16. — С. 283 — 292.

6. Чебанова О.П. Системний підхід до моделювання соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу / О.П. Чебанова // Зб. наук. праць ХНАУ: Серія «Економічні науки». — 2010. — № 10. — С. 280 — 287.

7. Єфіменко Т.І. Розвиток концепції сприятливого підприємницького середовища / Т.І. Єфіменко, О.П. Чебанова // Зб. наук. праць Харків. націон. економ. ун-ту «Економічний розвиток України в сучасному просторі та часі». — 2010. — С. 221 — 226.

8. Чебанова О.П. Подходы к оценке социально-экономического потенциала предприятия / О.П. Чебанова // Вчені записки Харк. ін-ту управління: Серія «Наука і практика управління». — 2011. — Вип. 30. — С. 171 — 177.

9. Чебанова О.П. Вдосконалення прийомів аналізу соціально-економічного потенціалу підприємства / О.П. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. — № 33. — С. 234 — 239.

10. Чебанова О.П. Модель розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу / О.П. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2011. — № 34. — С. 234 — 241.

- *тези доповідей на конференціях:*

11. Чебанова О.П. Підходи до регулювання економікою / О.П. Чебанова // Розвиток наукових досліджень 2008: матеріали ІУ Міжнар. наук.-практ. конф. — Полтава, 2008. — Т. 8. — С. 158 — 162.

12. Чебанова О.П. Соціально-економічний потенціал транспортного комплексу / О.П. Чебанова // Научные исследования и их практическое применение. Современное состояние и пути развития 2010: сборник научных трудов по материалам междунауч.-практ. конф. — Одеса, 2010. — Т. 1. — С. 40 — 42.

13. Чебанова О.П. Визначення цільової функції соціально-економічного потенціалу підприємства / О.П. Чебанова // Наука в інформаційному просторі: матеріали VI Міжнар. наук. конф., 16 — 17 вересня 2010 р.— Дніпропетровськ, 2010. — Т. 5. — С. 103 — 105.

14. Чебанова О.П. Инновационная компонента социально-экономического

потенціала / О.П. Чебанова // Сучасні проблеми інноваційного розвитку держави: матеріали ІV Міжнар. наук.-практ. конф., 11 — 12 листопада 2010 р. — Дніпропетровськ, 2010. — Т. 4. — С. 98 — 100.

15. Чебанова О.П. Соціально-економічна природа реструктуризації підприємств залізничного транспорту / О.П. Чебанова // Проблеми і перспективи розвитку підприємства: зб. матеріалів міжнар. наук.-практ. конф., 26 листоп. 2010 р. — Харків, ХНАДУ, 2010. — С. 62 — 63.

16. Чебанова О.П. Розвиток потенціалу підприємства під впливом соціальних і економічних потреб суспільства / О.П. Чебанова // Економіка і управління у промисловості: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конф. 28 — 29 жовтня 2010 р. — Дніпропетровськ, ІМА-прес, 2010. — С. 157 — 158.

17. Чебанова О.П. Формування соціально-економічного потенціалу підприємства / О.П. Чебанова // Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств: матеріали ІІ Міжнар. наук.-практ. конф. 25 — 26 листоп. 2010 р. — Харків, 2010. — С. 124—125.

18. Чебанова О.П. Система інноваційних заходів щодо підвищення рівня соціально-економічного потенціалу підприємств / О.П. Чебанова // Современные направления теоретических и прикладных исследований 2011: сб. науч. трудов по материалам междунауч.-практ. конф. — Одеса, 2011. — Т. 13. — С. 15 — 17.

19. Чебанова О.П. Основи побудови моделі розвитку соціально-економічного потенціалу підприємств залізничного комплексу / О.П. Чебанова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали 7-ої міжнар. наук.-практ. конф., 1 — 4 червня 2011р., смт. Коктебель. — Харків, 2011. — С. 58 — 59.

## АНОТАЦІЯ

**Чебанова О.П. Розвиток соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу. — Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. — Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2011.

У дисертації обґрунтовані теоретичні засади розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу і розроблені шляхи його реалізації.

Досліджено соціально-економічний зміст категорії «потенціал» та його прояви; визначено сутність соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу; проаналізовано стан галузі; для інформаційного забезпечення діагностики соціально-економічного потенціалу, запропоновано доповнення звітності показниками соціальної політики; сформульовано методичний підхід до діагностики соціально-економічного потенціалу; означено концептуальні основи побудови збалансованої моделі розвитку соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу та встановлено вимоги до порядку формування її показників за пріоритетними ініціативами; запропоновано систему особистих

показників для вдосконалення мотиваційних інструментів моделі розвитку.

**Ключові слова:** соціально-економічний потенціал, діагностика, оцінювання, розвиток, ресурси, залізничний комплекс.

### **АННОТАЦІЯ**

**Чебанова О.П. Развитие социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса. — Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. — Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2011.

В диссертации обоснованы теоретические принципы развития социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса и разработаны пути его реализации.

Рассмотрена сущность движущих сил социально-экономического развития. Признана актуальность теории социализации экономики на уровне микросистем, доказано научное значения рассмотрения социально-экономического содержания категории "потенциал" на уровне предприятий и их отраслевых объединений. Исследована социально-экономическая природа потенциала и уровни его проявления, с точки зрения теории "потенциализма".

Обосновано авторское видение подхода к раскрытию сущности социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса в соответствии с которым, следует двигаться не от достаточно исследованного экономического потенциала к присоединению социальной составляющей, а от особенностей социальной природы потенциала к новому осознанию экономических факторов развития потенциала. Обосновано, что железнодорожный комплекс является одним из самых наглядных "полигонов" для проработки подходов к решению проблем реализации социально-экономического потенциала на мезо- и микроуровне. Сформулирована сущность социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса.

Проведен анализ деятельности отрасли за 1999-2009 годы для выявления кризисных обстоятельств, свидетельствующих о снижении уровня использования его потенциала. Предложены подходы к определению состояния социально-экономического потенциала с применением системы, сочетающей опережающие и опаздывающие показатели.

Обоснована необходимость доступа к информации о состоянии социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса для заинтересованных лиц, имеющих определенные ожидания улучшения качества собственной жизни, вследствие деятельности отрасли. Изучение ежегодной публичной статистической отчетности отрасли, выявило недостаток информации о социальных последствиях деятельности отрасли. Предложены показатели, характеризующие содержание отраслевой социальной политики в форме, удобной для публичного представления.

Доказано отсутствие аналитического базиса оценки социально-

экономического потенциала, что обусловило исследование возможностей его диагностики: 1) определения результата взаимодействия существующих ресурсов и неиспользованных возможностей; 2) совокупной оценки потенциальных возможностей сохранять социально-экономическую значимость предприятия, способность отвечать потребностям заинтересованных лиц.

Предложена концепция развития социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса, к основным чертам которой отнесено: динамическая структурная его построения; преобладание рыночных рычагов управления при контролирующей и координирующей роли государства; обеспечение экономического роста отрасли при актуализации социальных целей общества; направленность институциональных преобразований в отрасли на построение системы эффективной мотивации.

Исследованы научные подходы к структуризации потенциала, вскрыты недостатки традиционного деления интегрированного потенциала на отдельные, локальные, что привело к необходимости разработки авторского варианта структуризации социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса и построению общетеоретической сбалансированной модели его развития, которая ограничена четырьмя последовательными составляющими, содержательное значение которых расширяется благодаря существованию между ними потенциалогенерирующих связей, обоснованных автором. Явления и процессы, влияющие на реализацию приоритетных инициатив по каждой из составляющих модели, охарактеризованы индикаторами, которые представляют собой описание не всегда измеряемого, но конкретного действия, выполнение которого является свидетельством степени роста и развития социально-экономического потенциала.

Показатели для модели сформированы в виде коэффициентов. Они отображают измеренные последствия изменений индикаторов и рассчитаны, с соблюдением условия, когда увеличение коэффициента однозначно свидетельствует о позитивных сдвигах в развитии потенциала, которые идентифицируются с помощью предложенной автором карты причинно-следственных связей. Выявлена функциональная зависимость текущего состояния социально-экономического потенциала от величины показателей приоритетных инициатив и предложена для использования в расчетах.

Обосновано целесообразность усовершенствования мотивации к обучению и развитию персонала всех уровней железнодорожного комплекса через систему быстрого и беспрепятственного доступа к информации, о социально-экономических последствиях принятых им управленческих решений.

Для определения адаптированности работника, предлагается использовать систему личных показателей, а для ускорения интеграции работника к общей структуре железнодорожного комплекса рассмотреть целесообразность создания службы адаптации персонала.

Предложены, социальные инструменты мотивации персонала, создающие условия для формирования каждым работающим в железнодорожном комплексе осознанной социальной ответственности, как актуального фактора развития

социально-экономического потенциала железнодорожного комплекса.

**Ключевые слова:** социально-экономический потенциал, диагностика, оценивание, развитие, ресурсы, железнодорожный комплекс.

## **SUMMARY**

**Chebanova O.P. The development of social – economic potential of railway complex.** – Manuscript.

The thesis to obtain the scientific degree of Candidate of Economic Sciences according to the specialty 08.00.03 – economics and management of national economics. – Ukrainian State Academy of Railway Transport Kharkiv, 2011.

Theoretical principles of the development of social – economic potential of railway complex have been grounded in the present thesis and the ways of its realization have been developed.

Social – economic content of the notion “potential” and its manifestations have been studied; the essence of social – economic potential of railway complex has been determined; the branch condition has been analyzed; the addition of accountancy with indices of social policy for informational provision of social – economic potential diagnostics has been offered; the methodic approach to the social – economic potential diagnostics has been formulated; conceptual grounds of the construction of social – economic potential of railway complex balanced model development have been determined and the requirements as to the order of its indices formation according to the priority initiatives have been established; the system of personal indices for the improvement of motivational instruments of the development model has been offered.

**Key words:** social – economic potential, diagnostics, estimation, development, recourses, railway complex.

Чебанова Оксана Павлівна

**РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним  
господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

---

Підписано до друку . .2011 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.  
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.  
Зам. № . Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, пл.Фейєрбаха,7