

2. Захист прав інтелектуальної власності в контексті вступу до СОТ : [навч. посіб.] / За ред. В.Т. Пятницького. – К. : UEPLAS: K.I.C: УАЗТ, 2001.
3. Інтелектуальна власність в Україні: правові засади та практика : [наук.-практ. вид. у 4 т.] / За ред. О.Д. Святоцького. – К. : Ін Юре, 1999.
4. Иванова Н.И. Национальные инновационные системы / Иванова Н.И. – М. : Наука, 2002.
5. Концепція розвитку національної системи правової охорони інтелектуальної власності / Інтелектуальний капітал. – 2002. – № 4.
6. Наука та інноваційна діяльність в Україні: 36. ст. – К. : Держкомстат України, 2004.

Надійшла 10.10.2012; статтю представляє д. е. н. Шпильова В. О.

УДК 656.078:658

Н. В. ЯКИМЕНКО

Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

УПРАВЛІННЯ КОМПОНЕНТАМИ ПОТЕНЦІАЛУ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Надано визначення потенціалу економічного зростання, розкрито сутність адаптивно-когнітивного підходу до управління потенціалом економічного зростання залізничного транспорту.

Defined of potential for economic growth, revealed adaptive-cognitive approach to the management of potential growth of rail transport

Ключові слова: потенціал, економічне зростання, управління.

Актуальність дослідження. Концепція стійкого розвитку ґрунтується на трьох основних складових: економічній, соціальній і природній. Якість економічного зростання виявляється в різних сферах економічного і соціального життя суспільства і може бути представлена наступними характеристиками: 1) зростання якості чинників виробництва – вимірюється показниками технічної (натуральними показниками продуктивності) і техніко-економічної (продуктивність праці, фондівіддача, продуктивність первинних ресурсів) ефективності; 2) зростання якості вироблюваних в економіці товарів і послуг – вимірюється технічними характеристиками і споживацькими властивостями продукції, її конкурентоспроможністю на світовому ринку; 3) прогресивні структурні зміни; 4) соціальна результативність зростання – зростання рівня і якості життя населення, більш справедливий розподіл результатів економічного зростання і поліпшення (або принаймні не погіршення) стану навколишнього середовища. Все це говорить про те, що в сучасних умовах потенціал економічного зростання орієнтований на досягнення якості зростання і тому базується на поліпшенні (модернізації) всіх своїх структурних компонентів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасних умовах центральною проблемою стабільного функціонування і розвитку залізничного транспорту є забезпечення стійкого економічного зростання. Це є надзвичайно важким завданням в існуючих умовах господарювання, що потребує ефективного управління економічним потенціалом підприємств галузі. В наш час існує значний інтерес до категорії «економічний потенціал». Серед авторів, які її досліджують Абалкін Л.І., Головкова Л.С., Горбунов Е.П., Лапін Є.В., Петрович Й.М. [1–6] та інші. Питання економічного зростання викликають в економічній науці великий інтерес і особливу гостроту в результаті того, що виявилася суперечність між зростанням виробництва матеріальних благ і нестримним виснаженням природних ресурсів, супроводжуваним забрудненням навколишнього середовища. Для світової спільноти новий підхід до розуміння сутності економічного зростання виявляється значущим з точок зору вирішення суперечності між виробництвом і споживанням, бурхливого розвитку науково-технічного прогресу, зростання чисельності населення, нерівного економічного стану країн, і в той же час прагнення держав збільшення капіталу в своїй економіці. Науковцями, які цікавляться аспектами забезпечення та управління економічним зростанням соціально-економічних систем, є Р. Нельсон, Р. Нуреев, К. Микульський [7–9] та інші.

Однак наукова література оминула увагою питання управління потенціалом економічного зростання, що вимагає встановлення його сутності, компонентів та розкриття принципів та інструментарію управління ним. Тому метою статті є розробка теоретичних положень управління компонентами потенціалу економічного зростання залізничного транспорту.

Викладення основного матеріалу. В трактуванні економічного зростання обов'язково присутні якісні і кількісні сторони цього поняття. Перша відображає в динаміці зміни обсягів вироблюваного продукту (суспільного, національного), друга – здібності економічної системи задовольняти потреби, що ростуть. Ці сторони обов'язково взаємозв'язані, і зв'язок цей достатньо складний. Якість економічного зростання виявляється в різних сферах економічного і соціального життя суспільства і може бути представлена наступними характеристиками: зростання якості чинників виробництва та якості вироблюваних в економіці товарів і послуг; прогресивні структурні зміни; соціальна результативність зростання. Потенціал економічного зростання орієнтований на досягнення якості зростання і тому базується

на поліпшенні (модернізації) всіх своїх структурних компонентів. Потенціал економічного зростання – це динамічна система компонентів середовища соціально-економічної системи, які при перетворенні з можливостей в капітал забезпечують прирощення результатів.

Економічне зростання визначається рядом чинників, які широко вивчаються в економічній літературі. Разом з чинниками досліджуються джерела, крапки і полюси економічного зростання, що говорить про необхідність дослідження категоріального апарату структурних компонентів потенціалу економічного зростання

Під чинниками економічного зростання в економічній теорії розуміють ті явища і процеси, які визначають можливості збільшення реального об'єму виробництва, підвищення ефективності та якості зростання. По суті чинники економічного зростання – це причини, що породжують економічне зростання. Найбільш часто зустрічаються наступні варіанти класифікації чинників економічного зростання: прямі і непрямі; кількісні та якісні; особисті та речовинні; екстенсивні та інтенсивні; економічні, політичні та соціальні; наукові, технічні та ресурсні та ін. Проте наявність цих чинників ще не гарантує існування економічного зростання, що говорить про існування першопричин та імпульсів економічного зростання. Перші і слід розглядати як джерела. Джерела економічного зростання – це такі соціально-економічні, політичні і психологічні елементи економічної системи, які поодиноці або в сукупності здатні генерувати імпульси зростання, дія яких на сферу суспільного виробництва може привести до певної зміни системної якості та, як наслідок, до зміни основних макроекономічних показників.

Імпульси, що впливають на чинники виробництва, можуть згенеруватися джерелами окремої соціально-економічної системи (моносистемні джерела), джерелами, утвореними унаслідок взаємодії різних економічних систем (полісистемні джерела) і джерелами, сформованими в результаті глибокої інтеграції в її інституційному середовищі (інституційні джерела). Імпульси до економічного зростання можуть з'являтися і в результаті глобальних змін природного і техногенного характеру (позасистемні). Існує генератор імпульсів, який дозволяє цим імпульсам бути реалізованими. До генераторів імпульсів відносять галузі, підприємства, види діяльності. Як первинну одиницю генераторів імпульсів слід розглядати бізнес-процес. Основними бізнес-процесами – генераторами економічного зростання на вітчизняному залізничному транспорті – слід вважати вантажні перевезення і надання залізничної інфраструктури для здійснення перевезень; пасажирські перевезення в дальньому сполученні; пасажирські перевезення в приміському сполученні; послуги вокзалів і пасажирських станцій; перевезення високошвидкісними поїздами; обслуговування рухомого складу; НОКР, управління інтелектуальною власністю, консалтингові послуги; виробництво будівельних матеріалів; передача електроенергії і технологічне приєднання до мереж; операторська діяльність; логістична діяльність.

Таким чином, потенціал економічного зростання визначається джерелами, імпульсами і генераторами економічного зростання. Зв'язки між даними елементами представлено на рис. 1.

Розглянемо компоненти потенціалу економічного зростання стосовно залізничного транспорту.

При розробці стратегії економічного зростання залізничного транспорту необхідно взяти до уваги, що на початковому етапі формування ринкової економіки в Україні стала домінувати ментальна межа «індивідуалізм», де орієнтація робиться на особу, здійснюється індивідуальний контроль, ведеться облік особистого внеску і оплата згідно ньому. З часом стало посилюватися значення кар'єрного зростання, заснованого не на знайомстві і сімейних зв'язках, а виключно на особистих здібностях. Дану тенденцію необхідно враховувати, відзначаючи осіб, у яких переважає індивідуальна ментальність. Працівників з колективістською психологією доцільно використовувати на ділянках, де застосовуються специфічні методи управління, з акцентом на колективну працю, колективну відповідальність і контроль, при використанні бригадної форми організації праці і його оплати. Схильність до співпереживання в межах колективу допоможе підвищити корпоративну культуру, закріпити діалогічні міжособові відносини.

Більшість авторитетних фахівців в області бізнесу погоджується з тим, що організації, як і нації, мають свою культуру. Принципами побудови корпоративної культури, які направлені на забезпечення економічного зростання на залізничному транспорті, є: створення такої системи найму, навчання і стимулювання персоналу, при якій співробітники розділяють мету організації і мотивовані на їх досягнення; постійне підвищення професійного рівня керівників вищої і середньої ланки, а також решти співробітників; організація безперервного обміну інформацією між працівниками для формування уявлення про поточний стан компанії і зміну ситуації в режимі реального часу; розподіл влади і делегування співробітникам повноважень, необхідних для оперативного і адекватного подолання проблемної ситуації; поєднання командної роботи з особистою відповідальністю співробітника за досягнення поставленої мети; постійний аналіз поточної ситуації і розробка програми швидкого реагування на кризову ситуацію.

Інституційна складова є вагомим елементом потенціалу економічного зростання на залізничному транспорті, так як сучасні інституційні проблеми негативно впливають на розвиток галузі. Проведення реформ на залізничному транспорті потребує створення нового інституційного середовища, здатного в першу чергу, вирішити проблеми ефективного розвитку галузі в умовах ринку, зокрема, потребує уваги питання розбудови конкурентних відносин. Разом з цим потребують вирішення на інституціональному рівні такі завдання: 1) формування державної інвестиційної політики, спрямованої на забезпечення

інвестиційними ресурсами процесів реформування; 2) удосконалення системи державного регулювання та управління у зв'язку з комерціалізацією функціонування галузі залізничного транспорту; 3) удосконалення економічних відносин із споживачами транспортних послуг, суміжними видами транспорту, державою, регіонами, а також внутрішньогалузевих економічних відносин; 4) комерціалізація транспортної діяльності залізниць й окремих підприємств залізничного транспорту як одне з джерел залучення інвестицій.

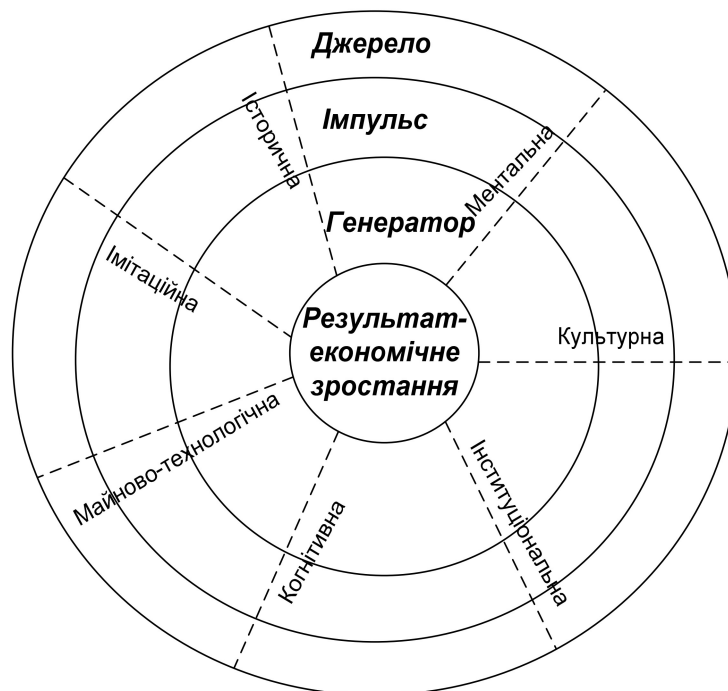


Рис. 1. Компоненти потенціалу економічного зростання

В наш час все більше уваги приділяється знанням як найбільш вагомому чиннику економічного зростання, про що свідчить формування нової економіки – економіки знань, в якій роль когнітивної діяльності, знань зростає і розширює свої межі. Для залізничного транспорту когнітивний потенціал реалізується при інформатизації, автоматизації транспортного виробництва, а також, в найближчій перспективі, в розробці і просуванні інтелектуальних транспортних систем.

Ресурсно-технологічні елементи потенціалу економічного зростання залізничного транспорту мають значну питому вагу в структурі потенціалу галузі. В наш час спостерігаються негативні тенденції, що обумовлено високим рівнем спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті, який сягає 80–90 % та низькими темпами оновлення. Загалом застарілою є певна частина інфраструктури залізничної галузі (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо). Для вирішення цих проблем необхідно дослідити передовий досвід та більше уваги приділити застосуванню досвіду щодо якості послуг, впровадження інновацій, управління персоналом.

Серед основних стратегічних завдань менеджменту на залізничному транспорті в світлі представлених проблем є ефективне управління потенціалом економічного зростання. Серед найбільш популярних сучасних теоретичних моделей управління: концепція управління соціально-економічними системами на основі методології гомеостата, нейрофізіологічна і нейрокібернетична антропоморфна концепція управління, системно-інтегрована концепція стратегічного управління підприємством, ресурсно-орієнтовані концепції стратегічного розвитку, концепції конкурентної боротьби, вартісно-орієнтовані концепції Value Based Management та концепція побудови збалансованих систем показників. В даний час активним напрямом і об'єднуючим представлені концепції є системоорієнтований менеджмент, який направлений на розкриття цілісності об'єкту і забезпечуючих її механізмів, на виявлення багатоманітних типів зв'язків складного об'єкту і зведення їх в єдину теоретичну картину.

В умовах швидко змінної ситуації, як у зовнішньому середовищі, так і внутрішньому потрібен особливий підхід до організації системи управління суб'єктами господарської діяльності, що обумовлено існуючою для них необхідністю гнучко реагувати на зміни і адаптуватися до них з метою запобігання кризової ситуації і продовження успішного функціонування. Даний підхід є механізмом адаптивного управління. Крім того, складності аналізу процесів ухвалення управлінських рішень в таких умовах обумовлені рядом особливостей, а саме: багатоаспектністю процесів, що відбуваються, і їх взаємозв'язком; відсутністю достатньої кількості інформації про динаміку процесів; мінливістю характеру процесів в часі тощо. Через вказані особливості для аналізу і управління соціально-економічними системами в даний час

широко застосовується когнітивний підхід, який дозволяє побачити і усвідомити логіку розвитку подій при великій кількості взаємозалежних чинників. Об'єднуючи три ключові організаційні ресурси – людей, процеси і технології, когнітивне управління являє собою, з одного боку, сукупність інструментів або технологічну схему, придатну для будь-яких теорій управління і дозволяючи зберегти, відфільтрувати, проаналізувати та ефективно використати знання з практики. З іншою – ця управлінська стратегія є організаційною схемою для практичної реалізації ідеї виявлення, структуризації, збереження знань і обміну ними. В першу чергу, когнітивний менеджмент пов'язаний з організаційним знанням, яке є постійно змінним поєднанням структурованого досвіду, цінностей, контекстуальних відомостей і осяянь і служить основою для оцінки і засвоєння інноваційного досвіду та інформації. Це свідчить про необхідність застосування адаптивно-когнітивного управління, яке відрізняється специфічним інструментарієм (рис. 2).



Рис. 2. Сутність адаптивно-когнітивного підходу управління потенціалом економічного зростання залізничного транспорту

При розробці концепції управління потенціалом економічного зростання слід враховувати наступні положення, що його характеризують: 1) потенціал економічного зростання є динамічною характеристикою і виявляється тільки в процесі його використання; 2) використання потенціалу економічного зростання повинне супроводжуватися постійним його приростом; 3) процеси використання і нарощування потенціалу є безперервними і доповнюють один одного.

Зважаючи на те, що цілі та завдання економічного зростання залізничного транспорту пов'язані з прирощенням результатів як кількісних, так і якісних (збільшення обсягів перевезень, знань, покращення якості трудового життя тощо) вважаємо, що метою управління економічним потенціалом економічного зростання є його покращення, що призведе до прирощення результатів діяльності, тобто його модернізації, а завданнями виступають: по-перше, інтенсифікація джерел зростання (наприклад, організація транзитних перевезень, розробка інновацій, що можуть бути впровадженні в інших галузях), по-друге, активізація імпульсів економічного зростання (виявлення резервів зростання для залізничного транспорту), по-третє, гуманізація результатів, що обумовлено необхідністю забезпечення якості зростання.

Загалом модель управління потенціалом економічного зростання має включати чотири вектори (напрями) модернізації економічного потенціалу залізничної галузі, послідовна реалізація яких дозволяє створити передумови для підвищення його ефективності, конкурентоспроможності і переходу економіки галузі і системи управління в якісно новий стан:

- вектор оновлення транспортного виробництва (структури, устаткування, технологій) і вдосконалення структури виробничих відносин, виробничої логістики і технологічних ланцюжків;
- вектор оновлення нормативного середовища (розробка нових норм і вимог до організації транспортного виробництва, технічних умов і стандартів, показників якості та ін. (або їх «імпорт» з інших систем), що забезпечують створення рівних умов конкуренції);

- вектор вдосконалення організаційних структур і методів управління, їх орієнтація на досягнення нової якості управління процесами економічного і суспільного розвитку;

- вектор трансформації системи традиційних цінностей і мотивації, досягнення їх нових характеристик і нової «філософії» управління, адекватної новому стану економіки і суспільства.

Специфічними функціями адаптивно-когнітивного управління на залізничному транспорті слід вважати:

- адаптацію інструментарію управління (у тому числі процеси ідентифікації інновацій, корегування рішень) до специфіки роботи залізничного транспорту та управління галуззю, а також до ринкових умов господарювання;

- адаптацію ресурсів і процесів підприємств залізничного транспорту до вимог інноваційного розвитку галузі;

- моніторинг середовища підприємств залізничної галузі з метою виявлення резервів, перспективних нововведень;

- впровадження інформаційних технологій управління, у тому числі формування баз даних, що містять інструменти управління потенціалом економічного зростання галузі;

- моделювання стратегій зростання залізничного транспорту;

- генерацію та розвиток знань на підприємствах галузі.

Пропонуємо визначити три типи механізмів управління потенціалом економічного зростання що:

- відтворюють потенціал;

- оновлюють потенціал;

- нарощують потенціал.

В основі кожного з механізмів відповідний інструментарій, так забезпечення відтворення потенціалу залежить від ефективного управління ресурсами, механізм оновлення у більшому ступені залежить від інструментарію управління інноваційно-інвестиційною діяльністю, а механізми нарощення потенціалу від інструментарію управління трансформаційними процесами в галузі, причому ці процеси можуть стосуватись як сфери виробництва, так і сфери управління.

Висновок. Таким чином, розглянуто теоретичні основи управління потенціалом економічного зростання залізничного транспорту, що ґрунтується на адаптивно-когнітивному підході, тобто має специфічні функції та інструментарій, який дозволяє реалізувати потенціал економічного зростання в даних умовах мінливого ринкового середовища.

Література

1. Абалкин Л.И. Новый тип экономического мышления / Абалкин Л.И. – М. : Экономика, 1987. – 189 с.
2. Головкова Л.С. Методологічні проблеми вимірювання потенціалу підприємства / Л.С. Головкова // Фондовый рынок. – 2007. – № 35. – С. 32–36.
3. Горбунов В. Экономический потенциал развитого социализма / В. Горбунов // Вопросы экономики, 1981. – № 9. – С. 17–25.
4. Лапин Е.В. Экономический потенциал предприятия / Лапин Е.В. – Сумы : ИТД Университетская книга”, 2002. – 310 с.
5. Лапин Е.В. Оценка экономического потенциала предприятия : [монография] / Лапин Е.В. – Сумы : ИТД «Университетская книга», 2004. – 360 с.
6. Економіка виробничого підприємництва : [навч. посібник] / За ред. Й.М. Петровича. – [3-є вид., випр.]. – К. : Знання, 2002. – 405 с.
7. Нельсон Р. Эволюционная теория экономических изменений / Р. Нельсон, С. Уинтер. – М. : ЗАО «Финстатинформ», 2000. – 474 с.
8. Нуреев Р.М. Экономика развития: модели становления рыночной экономики : [учеб. пособ.] / Р.М. Нуреев. – [2-е изд.]. – М. : Норма, 2008. – 370 с.
9. Социально-экономические модели в современном мире и путь России / под общей ред. К.И. Микульского. – М. : Экономика, 2005. Т.1–2. –911 с.

Надійшла 10.10.2012; рецензент: д. е. н. Дикань В. Л.