

буде мінятися за географією прибуття на виїзду, що докорінним чином впливає на напрямок його руху. Аналізуючи досвіди проведення подібних заходів у Європі найбільш оптимальним розв'язком поставленої задачі є імітаційне моделювання розвитку сценаріїв.

Висновки та перспективи розробки даного напрямку. Інформаційне забезпечення транспортного обслуговування такого масового заходу, як футбольний чемпіонат «Євро-2012» передбачає збір, накопичення та оброблення різноманітної інформації щодо інтенсивності, структури та обсягів пасажиропотоків, генерованих подією УЄФА, стану, перспектив розвитку та пропускної здатності транспортних терміналів, доріг, пересадочних пунктів, інших об'єктів Євро-2012. З цією метою доцільно створити інформаційну систему управління процесами транспортного забезпечення футбольного чемпіонату, яка дозволить приймати управлінські рішення усім рівням – міністерствам і відомствам, які безпосередньо несуть відповідальність за якість надання послуг учасникам і гостям турніру, спеціально створеним структурам, які здійснюють безпосередній контроль і управління процесами обслуговування учасників і гостей на рівні приймаючих міст і під час переміщення між приймаючими містами, місцевим органам влади, які несуть відповідальність і здійснюють контроль за функціонуванням усіх об'єктів Євро-2012 в приймаючих містах.

Література

1. Васильев Г.А. Электронный бизнес и реклама в Интернете / Васильев Г.А. – М. : ЮНИТИ, 2008. – 183 с.
2. Дон Тапскотт. Электронно-цифровое общество / Дон Тапскотт. – [4-е изд.]. – М., 2009 – 432 с.
3. Дэвид Мошелла. Бизнес-перспективы информационных технологий: как заказчик определяет контуры технологического роста / Дэвид Мошелла. – М. : АЛЬПИНА, 2004. – 252 с.
4. Карминский А.М. Информатизация бизнеса: Концепции, технологии, системы / А.М. Карминский, С.А. Карминский. – М. : Финансы и статистика, 2004. – 624 с.
5. Ярных Э.Я. Информационная инфраструктура и статистический анализ рынка товаров и услуг / Ярных Э.Я.. – М. : Финансы и статистика, 2004. – 368 с.

Надійшла 23.05.2010

УДК: 330.131: 658

О. В. ВОРОНА

Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Обгрунтовано зростання значущості системи соціальної відповідальності залізничного транспорту в умовах конкуренції на транспортному ринку України.

Meaningfulness of the system of social responsibility of railway transport is grounded in the conditions of competition at the transport market of Ukraine.

Ключові слова: залізничний транспорт, соціальна відповідальність.

Актуальність дослідження. Залізничний транспорт є однією з базових галузей вітчизняної економіки. Його роль у житті України визначається не лише обсягами перевезень вантажів і пасажирів, а й місцем у фінансових потоках та процесах економічного відтворення в Українській державі. Проте утримувати стійкі позиції на транспортному ринку України залізничному транспорту з кожним роком все важче. Якщо такі види транспорту як авіаційний, морський, річковий не становлять погрози перемозі залізничного транспорту у конкурентній боротьбі, то автомобільний транспорт з кожним роком укріплює позиції основного конкурента. Саме тому сьогодні необхідні заходи, що дозволять позитивно вплинути на усі процеси залізничного транспорту. Їх розробка та реалізація можлива в рамках побудови системи соціальної відповідальності залізничного транспорту (ССВЗТ).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічні основи конкурентоспроможності залізничного транспорту в останній час цікавлять багато дослідників, серед яких і дослідники Української державної академії залізничного транспорту. Так можна виокремити праці таких науковців: Диканя В. Л., Єлагіна Ю. В., Токмакової І. В., Якименко Н. В. та ін. [1-5]. В їх працях конкурентоспроможність залізничного транспорту пов'язується з підвищенням якості залізничних перевезень, їх мобільністю, усуненням втрат часу під час руху, прозорим ціноутворенням, розвитком логістичних технологій на транспорті.

Соціальна відповідальність бізнесу як принцип корпоративного управління в останні роки привертає активний інтерес українських і зарубіжних вчених, представників бізнес-еліти і громадських

діячів, серед яких можна відзначити, перш за все, А. Аверіна, Ю. Бегму, І. Тулєєва, А. Динкіна, П. Друкера Ф. Котлера, С. Мельника та ін. Проте комплексне вирішення цієї проблеми стосовно залізничного транспорту не здійснювалося. Тому, враховуючі сучасний стан залізничного транспорту, необхідність підвищення його конкурентоспроможності, метою статті встановлено: по-перше, обґрунтування зростання значущості системи соціальної відповідальності залізничного транспорту з метою збільшення його конкурентоспроможності; по-друге, розробка теоретичних основ створення та функціонування системи соціальної відповідальності залізничного транспорту.

Викладення основного матеріалу. Усі фактори, що визначають конкурентоспроможність підприємства, розподіляються на зовнішні та внутрішні. До перших (виходячи з позицій підприємства) належать: загальнополітична ситуація в країні, зовнішньополітичні та економічні зв'язки в іншими країнами, регулююча роль держави, прийнята система управління галуззю, експортно-імпортні відносини держави, наявність конкурентів, розробка та реалізація крупних програм в пріоритетних сферах економіки, наявність джерел ресурсів, ступінь та випереджаючий темп розвитку фундаментальних та прикладних досліджень, розвиток індустрії ділових послуг, існуюча система управління промисловістю та інші фактори. До других слід віднести: система та методи управління підприємством, рівень техніки та технологій на підприємстві, рівень організації виробництва, система економічного стимулювання, соціальні, психологічні, екологічні та інші фактори [13].

Розкриває зв'язок між конкурентоспроможністю підприємства та конкурентоспроможністю його продукції та послуг С.Ахметжанова [14, с. 70-79], встановлюючи основними факторами ціну та якість продукції. Активним вивченням такого фактору конкурентоспроможності як якість присвячені праці Шинкаренко В. Г. та Криворучко О. М. [15,16]. Павлова В. А., розглядаючи фактори конкурентоспроможності в системі ринкової економіки, пропонує їх систематизувати. Отже, факторами конкурентоспроможності продукції є сукупність інструментів, що забезпечують достатню якість, та пропонувана ціна. Факторами, які формують конкурентоспроможність підприємства, є: рівень конкурентоспроможності продукції та ринкові фактори функціонування. Факторами, що забезпечують конкурентоспроможність галузі, рівень конкурентоспроможності підприємства, зовнішньоекономічна політика держави та можливість виходу на зовнішній ринок [17, с. 81-82]. Виходячи з такого підходу, концептуальну модель конкурентоспроможності залізничного транспорту представлено на рис. 1.

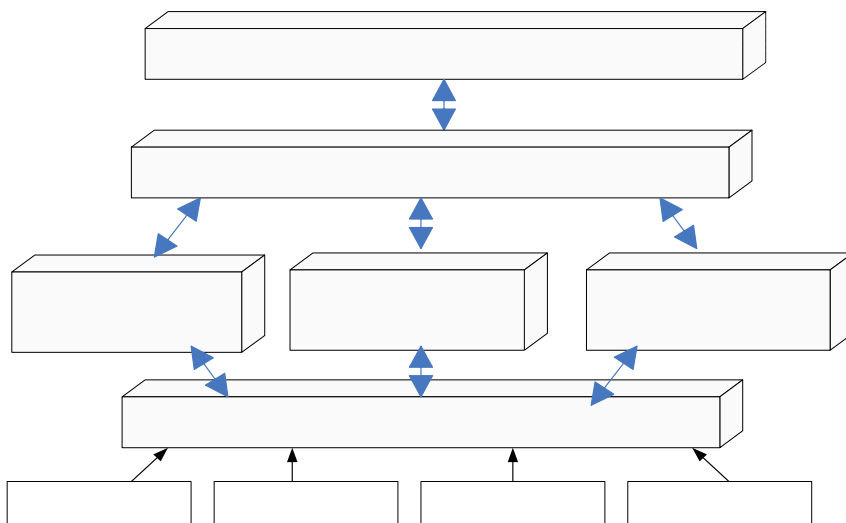


Рис. 1. Модель конкурентоспроможності залізничного транспорту

Специфіка продукції залізничного транспорту – транспортної послуги, формує специфічні умови її конкурентоспроможності. На думку Василенко Т. Є. [18, с. 139], конкурентоспроможність пасажирської транспортної послуги формують фактори, що виникають в процесі її пропозиції, надання та внутрішньої діяльності перевізника. До факторів пропозиції пасажирської транспортної послуги належать: стан рухомого складу, якість персоналу, інформативність, соціальна прийнятність. Факторами конкурентоспроможності пасажирської транспортної послуги на стадії її надання є: подання рухомого складу під посадку пасажирів, посадка, переміщення, висадка пасажирів. При цьому важливими є регулярність та зручний інтервал руху, комфорт посадки до рухомого складу, час руху, безпересаджувальність сполучення. Фактори внутрішньої діяльності перевізника формують конкурентоспроможність пасажирської транспортної послуги через: імідж перевізника, потенціал послуг, фінансову стійкість перевізника, стан матеріально-технічної бази, своєчасність забезпечення матеріально-технічними ресурсами, технічну надійність, безпеку перевезень.

Таким чином, конкурентоспроможність транспортної послуги визначається реакцією споживачів на її пропозицію, що знаходиться в основі вибору ним певного виду транспорту. Вибір ґрунтується на таких

основних принципах. Перший базовий принцип полягає в тому, що вибір виду транспорту або способу переміщення здійснюють самі споживачі, а тому працівники транспорту повинні навчитися не розподіляти, а продавати транспортні послуги на транспортному ринку. Другий принцип окреслюється транспортними витратами споживачів, які вони бажають знизити. Додатковими критеріями вибору можуть бути мінімальні строки переміщення, надійність, безпека, схоронність, екологічність перевезень та інші показники, тобто показники, які якісно характеризують процес перевезень. Третім принципом є принцип зіставлення вартісних та натуральних показників порівнюваних варіантів перевезень. Четвертий принцип розкриває необхідність забезпечення достовірності та достатності інформації споживачів транспортних послуг про смність, якість і вартість послуг. Отже, загальний принцип вибору виду транспорту полягає у виборі конкурентоспроможних транспортних послуг, що передбачає урахування якості транспортного обслуговування. Зміна якості транспортного обслуговування впливає на економічний ефект, який оцінюється наступними складовими: 1) ефект від покращення інформаційного обслуговування процесу перевезень, скорочення часу та витрат на оформлення перевізних документів та проведення розрахунків за перевезення; 2) ефект від покращення якості планування обсягів перевезень, нормування простоїв та рівня використання рухомого складу; 3) втрати від скорочення обсягів виробництва продукції в результаті втрат, пошкодження вантажів в процесі транспортування та зберігання.

Пропонуючи різноманітні шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, дослідники, у більшості випадків, акцентують увагу тільки на одному зі шляхів: якості, маркетингу, логістиці, персоналі тощо. Пропонуємо розглянути це питання значно ширше та підійти до нього комплексно. Тобто розкрити конкурентоспроможність залізничного транспорту як результат реалізації соціально відповідальної діяльності.

Погоджуючись з тим, що основним фактором конкурентоспроможності продукції є якість, розглянемо її починаючи з якості особистості, якості праці та якості процесів. Базовою основою якості продукції є якісна праця робітників, в основі якої знаходиться якість особистості як сукупність її етичних, моральних, культурних, ділових та інших властивостей, на яких ґрунтується професійна діяльність. Старанність робітників, їх професійний досвід, моральність поведінки та дій, що характеризуються урахуванням інтересів інших учасників трудового процесу, а також відповідальністю за кінцевий результат дій для колективу та суспільства, забезпечує якість праці. Її результатом є збільшення продуктивності праці, усунення браку та простоїв, інноваційна активність та ініціативність персоналу. Відповідальним виконанням обов'язків та дотриманням технологічних норм та нормативів, умов технічних завдань та технологічних процесів забезпечується якість процесів (виробничих, технічних, управлінських тощо), результатом яких є випуск якісної продукції (послуг). На розглянуті стадії якості впливають фактори (рис. 2), розвиток яких входить до переліку завдань ССВЗТ.

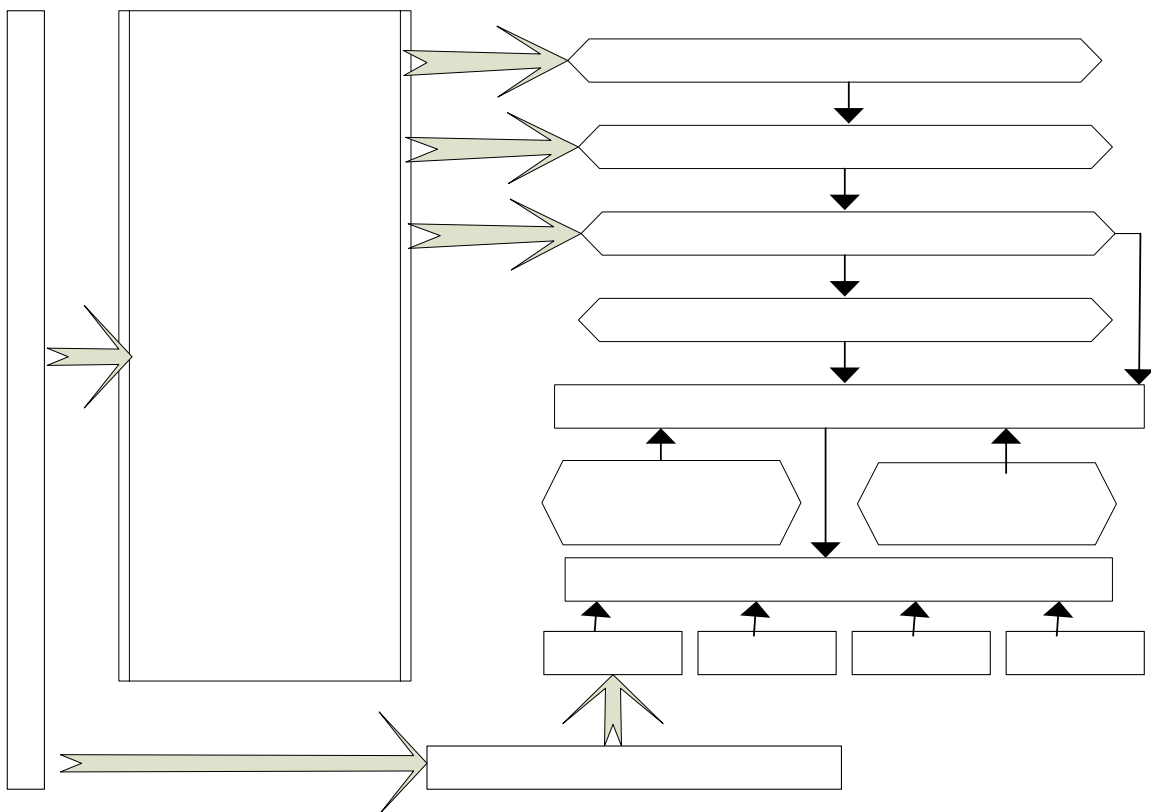


Рис. 2. Схема зв'язку завдань соціальної відповідальності залізничного транспорту та його конкурентоспроможності

Довести необхідність формування ССВЗТ можна розглянувши складові конкурентоспроможності підприємства, серед яких його імідж та репутація, які безпосередньо визначаються фактором соціальної значущості підприємства (ступінь участі підприємств галузі у вирішенні пріоритетних соціальних проблем, що існують на загальнодержавному, галузевому та організаційному рівнях).

ССВЗТ - це сукупність взаємопов'язаних і взаємодіючих підсистем та елементів, в межах якої формуються та реалізуються напрямки соціальної політики та розкривається соціальна значущість галузі та яка базується на самореалізації кожної особистості та сформованій загально організаційній соціальній свідомості.

Підсистемами ССВЗТ виступають керуюча, функціональна, забезпечуюча, взаємодія яких спрямована на вирішення комплексу проблем різноманітного характеру у внутрішньому та зовнішньому середовищі залізничного транспорту, які забезпечать досягнення стійких позицій та конкурентоспроможності ринку (рис. 3).

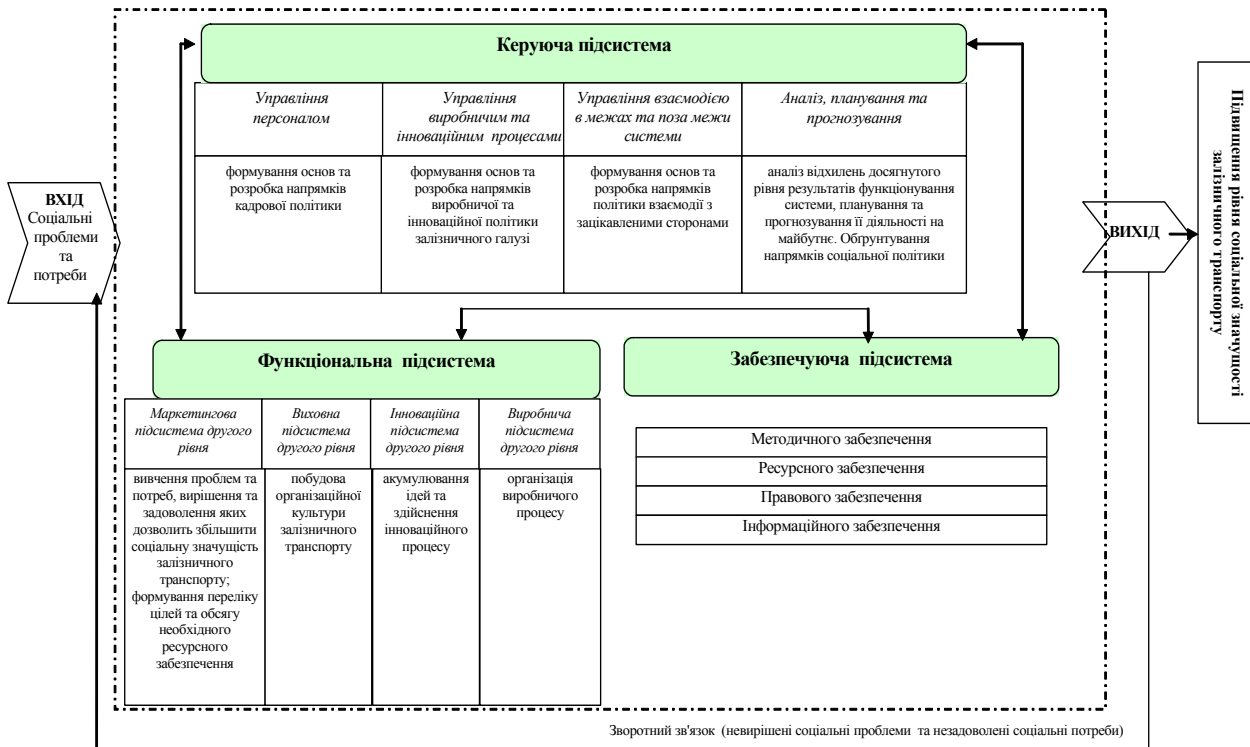


Рис. 3. Схема структури ССВЗТ (запропоновано автором)

Відокремлення таких підсистем пояснюється функціями, які вони виконують:

1) керуюча підсистема - формування цілей функціонування ССВЗТ, управління процесами, в межах яких реалізуються напрямки соціальної відповідальності, узгодження діяльності функціональних підсистем та їх ресурсного забезпечення. В якості елементів цієї підсистеми виступають ті, які характеризують окремі напрямки процесу управління. Так підсистемами другого рівня є:

- підсистема аналізу, планування та прогнозування, в межах якої проводиться аналіз відхилень досягнутого рівня результатів функціонування системи, здійснюється планування та прогнозування її діяльності на майбутнє. Тобто обґрунтовуються напрямки соціальної політики галузі;
- підсистема управління персоналом, в межах якої формуються основи та розробляються напрямки кадрової політики залізничного галузі, особливістю якої є захист особистості кожного робітника;
- підсистема управління виробничим та інноваційним процесами, в межах якої формуються основи та розробляються напрямки виробничої та інноваційної політики залізничного галузі, особливістю яких є націленість на особистість та її можливості та спроможності;
- підсистема управління взаємодією в межах та поза межі системи, в рамках якої формуються основи та розробляються напрямки політики взаємодії з зацікавленими сторонами (державою, споживачами, партнерами, конкурентами, персоналом);

2) функціональна підсистема – організація процесів безпосередньої реалізації соціальної відповідальності. Її підсистемами є:

- маркетингова підсистема – вивчення кола проблем та потреб, вирішення та задоволення яких дозволить збільшити соціальну значущість залізничного транспорту та, тим самим, забезпечити його стійкі позиції та конкурентоспроможність; формування переліку цілей та обсягу необхідного ресурсного забезпечення;

Система соціальної відповідальності залізничного транспорту			
Управлінська підсистема (підсистема першого рівня)			
Підсистеми управлінської підсистеми (підсистема другого рівня)			
Підсистема управління персоналом та охорони праці	Підсистема управління виробничим та інноваційним процесами	Підсистема управління взаємодією в межах та поза межі системи	Підсистема аналізу, планування та прогнозування
<p>Елементи: засоби, методи, механізми та прийоми управління персоналом та охорони праці, управлінські структури:</p> <p>1) Головне управління кадрової та соціальної політики, 2) Головне управління медичних закладів, 3) Головне управління охорони і організації праці, 4) управління організації праці і заробітної плати, управління охорони праці, управління підготовки професійного навчання кадрів та соцітань, 5) інші управлінські структури та підрозділи, до компетенції яких входять питання розвитку персоналу, соціального захисту та охорони праці.</p>	<p>Елементи: засоби, методи, механізми та прийоми управління виробничими та інноваційними процесами, управлінські структури:</p> <p>1) Головне управління розвитку і технічної політики, 2) Головне управління інформаційних технологій, 3) виробниче управління Головного управління локомотивного господарства, 4) управління нової техніки та ремонту рухомого складу Головного управління приміських пасажирських перевезень, 5) управління стратегії розвитку і координації науково-технічних розробок Головного управління розвитку і технічної політики, 6) інші управлінські структури та підрозділи, до компетенції яких входять питання виробничого та інноваційного розвитку.</p>	<p>Елементи: засоби, методи, механізми та прийоми управління взаємодією в межах та поза межі системи, управлінські структури:</p> <p>1) Головне управління безпеки руху та екології, 2) Головне управління матеріально-технічних ресурсів, 3) управління енергозбереженням та контролю ефективності використання енергоресурсів Головного управління локомотивного господарства, 4) вантажне та технічне управління Головного управління перевезень, 5) інші управлінські структури та підрозділи, до компетенції яких входять питання узгодження інтересів залізничного транспорту з суб'єктами внутрішнього та зовнішнього середовища</p>	<p>Елементи: засоби, методи, механізми та прийоми аналізу, планування та прогнозування, управлінські структури:</p> <p>1) як виконавці? усі Головні управління та їх управління, що здійснюють аналіз, планування та прогнозування за напрямками реалізації соціальної відповідальності залізничного транспорту; 2) як координаційний центр, що здійснює аналіз результатів реалізації соціальної відповідальності залізничного транспорту? Головне управління кадрової та соціальної політики та Головне управління розвитку і технічної політики</p>
Функціональна підсистема (підсистема першого рівня)			
Підсистеми функціональної підсистеми (підсистема другого рівня)			
Маркетингова підсистема	Виховна підсистема	Інноваційна підсистема	Виробнича підсистема
<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби, методи, способи маркетингових досліджень зовнішніх та внутрішніх потреб, їх систематизації, аналізу та вибору пріоритетних; - менеджери, фахівці, що беруть участь у дослідженнях; - складові маркетингової інфраструктури: (центри маркетингових досліджень, консалтингові фірми). 	<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби, методи, та механізми виховання персоналу підприємств залізничного транспорту, формування організаційної культури за принципами самореалізації особистості та загально організаційної соціальної свідомості; - менеджери, фізичні особи, що сприяють впровадженню соціально-орієнтованої моделі управління залізничним транспортом; - складові виховної інфраструктури: (навчальні центри, молодіжні організації, корпоративні університети, семінари, тренінги). 	<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби, методи, та механізми генерації ідей, розробки, впровадження та передачі інновацій; - фізичні особи, менеджери, науково-дослідні колективи, що сприяють науково-дослідному та інноваційному процесам; - складові науково-дослідної та виробничо-технологічної інфраструктури (НДІ, КБ, інноваційні високотехнологічні підприємства). 	<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби, методи, та механізми організації основних та допоміжних виробничих процесів, процесів обслуговування на залізничному транспорті; - фізичні особи та менеджери, що сприяють здійсненню основних та допоміжних виробничих процесів та процесів обслуговування; - підрозділи залізничного транспорту, що здійснюють реалізацію основних та допоміжних виробничих процесів та процесів обслуговування на залізничному транспорті (залізничні та їх структурні підрозділи, виробничі підрозділи залізничного транспорту, медичні заклади та ін.)
Забезпечувальна підсистема (підсистема першого рівня)			
Підсистеми забезпечувальної підсистеми (підсистема другого рівня)			
Підсистема методичного забезпечення	Підсистема ресурсного забезпечення	Підсистема правового забезпечення	Підсистема інформаційного забезпечення
<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - методи функціонування підсистем та елементів системи, процедури налагодження взаємодії між ними, методики визначення результатів функціонування, способи узгодження інтересів тощо; - методичні підрозділи (в структурі координаційного центру в складі: Головне управління кадрової та соціальної політики та Головне управління розвитку і технічної політики). 	<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби, методи, механізми залучення та акумуляції ресурсів (фінансових, матеріальних, трудових); - фізичні та юридичні особи, складові інфраструктури (банківські установи, інвестиційні фонди, логістичні посередники, біржі праці тощо). 	<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - механізми здійснення сертифікації, стандартизації, уніфікації; державні та галузеві нормативно-правові акти; - юридичні особи, що надають послуги стандартизації, сертифікації та уніфікації. 	<p>Елементи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби, методи та механізми отримання та акумуляції інформації, її використання та розповсюдження; - складові інформаційної інфраструктури (інформаційні мережі, локальні мережі, корпоративні інформаційні центри тощо).

Рис. 4. Складові та елементи ССВЗТ (запропоновано автором)

- виховна підсистема – побудова організаційної культури залізничного транспорту, метою якої є формування пріоритету соціального в ідеях, діях та перспективах розвитку підприємств галузі та їх персоналу;

- інноваційна підсистема – акумулювання ідей та здійснення інноваційного процесу, метою якого є технічне, технологічне, організаційне, інтелектуальне та інше удосконалення діяльності залізничного транспорту;

- виробнича підсистема – організація виробничого процесу, одним з результатів якого є збільшення соціальної значущості залізничного транспорту;

3) забезпечуюча підсистема - акумуляція, залучення, розробка різноманітного забезпечення: методичного, ресурсного, інформаційного та правового.

Кожна підсистема другого рівня є сукупністю елементів, що забезпечують виконання покладеної на неї функції. Елементами можуть бути об'єкти, процеси, явища, засоби та методи, що мають різну природу, але сумісні між собою та узгоджені в своїх функціях. На рис. 4 наведено зміст підсистем ССВЗТ.

ССВЗТ, як відкрита система, залежить від умов, що склалися в зовнішньому середовищі, та поведінки зовнішніх суб'єктів. Можна визначити деяку особливість, яка стосується того, що кожний суб'єкт зовнішнього середовища з одного боку розглядається як об'єкт, на який спрямовані дії в рамках реалізації заходів ССВЗТ, а з іншого боку – як фактор, що впливає на функціонування ССВЗТ.

Основними суб'єктами зовнішнього середовища, які впливають на функціонування ССВЗТ є: державні органи влади, споживачі, постачальники, партнери, конкуренти. Факторами зовнішнього середовища, що формують зовнішні умови функціонування ССВЗТ, являються: політичні, економічні, соціальні, правові, екологічні, інвестиційно-інноваційні.

Висновки. Таким чином, завданнями ССВЗТ з метою забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту є:

1) формування та розповсюдження ідеї соціальної відповідальності між усіма робітниками, запровадження концепції соціальної відповідальності, що охоплює усі процеси; розвиток організаційної культури;

2) виховання соціальної відповідальності зовнішніх груп впливу;

3) формування та розвиток основ соціально-орієнтованого транспортного ринку;

4) встановлення пріоритету особистості як основної цінності, що визначає успіх діяльності підприємства;

5) покращення соціальної ситуації в галузі та в країні в цілому;

6) інноваційне оновлення галузі, впровадження інноваційної моделі розвитку;

7) зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище;

8) прискорення гуманізації суспільного життя, яка витісняє на другий план чисто технічні і виробничо-технологічні фактори.

Література

1. Дикань В. Л. Розробка та реалізація програми підвищення конкурентоспроможності вагоноремонтного підприємства / В. Л. Дикань, О. О. Кокові хіна // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ, 2009. – № 28. – С. 131-136.

2. Дикань В. Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л.Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ, 2009. – № 26. – С. 13-18.

3. Єлагін Ю. В. Основні організаційні напрямки і підходи підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень [Електронний ресурс] / Ю. В. Єлагін // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2009 : тези доп. IV міжнар. наук.-практ. конф., 22-26 червня 2009. — Судак, 2009. – Режим доступу : <http://ekuzt2009.detut.edu.ua/sekcziya-3-lekonomika-zheleznodorozhnogo-transportar/198-lagn-yuv.html>.

4. Якименко Н. В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ, 2009. – № 28. – С. 104-109.

5. Токмакова І. В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ, 2009. – № 25. – С. 82-84.

6. Бегма Ю.К. Якісне дослідження методів впровадження соціальної відповідальності бізнесу в Україні / Ю. К. Бегма, О. Ю. Вінніков, О.І.Редько. – К., 2006. – 129 с.

7. Котлер Ф. Корпоративна соціальна відповідальність. Як зробити якомога більше добра для вашої компанії та суспільства / Котлер Ф., Лі Н. [пер. з англ. С. Яринич]. – К. : Стандарт, 2005. – 302 с

8. Аверин А. И. Социальная политика и социальная ответственность предприятия / Аверин А. И. – М. : Альфа-Пресс, 2008. – 96 с.

9. Булеев И. П. Социальная ответственность бизнеса: теория и практика: монография / И. П. Булеев, Н. Е Брюховецкая, Е. В. Черных. – Донецк : ДонНТУ, 2008. – 136 с.

10. Мельник С. В. Соціальна відповідальність бізнесу як складова соціальної політики України / С. В. Мельник // Економіка та держава. – 2007. – № 5. – С. 71-73.

11. Друкер П. Энциклопедия менеджмента / П. Друкер ; [пер. с англ.]. — М. : Издательский дом "Вильямс", 2004. — 432 с.
12. Корпоративная социальная ответственность и конкурентоспособность / [Дынкин А.А., Миловидов Д.В., Перегудов С.П. и др.]. — М. : ИМЭМО РАН, 2004. — 112 с.
13. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия / Дикань В. Л. — Х. : Основа. — 1995. — 160 с.
14. Ахметжанова С. Параметры конкурентоспособности пищевой продукции / С. Ахметжанова // Маркетинг. — 2001. — № 2(57). — С. 70-75.
15. Шинкаренко В. Г. Сутність і особливості визначення якості менеджменту організацій / В. Г. Шинкаренко, О. М. Криворучко // Економіка транспортного комплексу : збірник наукових праць. — Харків : ХНАДУ, 2007. — Вип. 12. — С. 7-17.
16. Криворучко О. М. Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методологія і практика : [монографія] / Криворучко О. М. — Харків : ХНАДУ, 2006. — 404 с.
17. Павлова В. А. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка та стратегія забезпечення / В. А. Павлова. — Дніпропетровськ : ДУЕП, 2006. — 276 с.
18. Василенко Т.С. Встановлення факторів, що формують конкурентоспроможність пасажирської автотранспортної послуги / Т. С. Василенко, О.В. Толоч, Л.О. Юсупова // Вісті автомобільно-дорожнього інституту. — 2008. — № 1 (6). — С. 136-143.

Надійшла 23.05.2010

УДК 330.59:316.344

О. А. ВАСИЛЬЄВ

Інститут демографії та соціальних досліджень ім. М.В. Птухи НАН України, м. Київ

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ ЗА УМОВАМИ ЖИТТЯ

Обґрунтовано доцільність вивчення диференціації населення за умовами життя. Проаналізовано та узагальнено міжнародний досвід використання концепції депривації для дослідження умов життя населення. Запропоновано методологічні підходи до диференціації населення за умовами життя.

Appropriateness of study of population differentiation by living conditions is grounded. International experience of using deprivation concept for researching of living conditions is analyzed and summarized. Methodological approaches to population differentiation by living conditions are suggested.

Ключові слова: депривація (позбавлення), диференціація населення, умови життя.

Вступ

Дослідження диференціації населення базується, насамперед, на існуванні нерівності у доходах. Виходячи з цього, в усіх країнах будують криві розподілу населення за рівнем середньодушових доходів, розраховують коефіцієнти Джині (та інші показники нерівності та розшарування), поділяють населення на квінтільні чи децильні групи.

Однак диференціація населення за отримуваними доходами або здійснюваними витратами (споживанням) охоплює лише один аспект нерівності у поточних ресурсних можливостях домогосподарств, який хоча є важливим і в значній мірі визначальним, однак не завжди відображає повну картину соціально-економічної нерівності людей. Існують інші обмеження та нерівність у доступі до життєво важливих ресурсів, які пов'язані скоріше не з поточними можливостями, а з накопиченими домогосподарством ресурсами; насамперед, це стосується можливостей у забезпеченні належних житлових умов. Також слід зазначити, що певні аспекти належних умов існування взагалі залежать, насамперед, не від зусиль домогосподарств, а від державної діяльності щодо створення та розвитку розгалуженої системи різноманітних об'єктів соціальної інфраструктури, що відповідають сучасним вимогам розвитку населених пунктів. Таким чином, постає питання вивчення розподілу населення не лише за доходами, а й за іншими критеріями, які в сукупності можна описати поняттям „умови життя”.

Постановка завдання

Мета статті полягає в узагальненні досвіду використання концепції депривації в дослідженнях рівня життя населення та в розробці методологічних підходів до диференціації населення за умовами життя.

Проблема доступності різних верств населення до життєвих благ постала в економічній науці у другій половині ХХ ст. Її розробкою займалися такі вчені, як П. Таунсенд, Дж. Мак та С. Ленслі, Б. Халлерод, Т. Каллан, Б. Нолан, К. Вілан, М. Можина, Л. Овчарова та багато інших. Однак всі дослідження зосереджувались, насамперед, на виявленні та вивченні категорії осіб, що зазнають найбільш суттєвих позбавлень в умовах життя, тобто підпадають під визначення деприваційної бідності. Характер та особливості доступності до життєвих благ інших верств населення ніколи не потрапляли до сфери уваги вчених, що й зумовило необхідність проведення нашого дослідження.