

KEY WORDS: POTENTIAL, DEVELOPMENT POTENTIAL, STRATEGIC POTENTIAL, ENTERPRISE'S POTENTIAL FORMING AND DIAGNOSIS.

РЕФЕРАТ

Парфентьева Е.Г. Теоретические аспекты к определению сущности стратегического потенциала и потенциала развития предприятия. // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье рассмотрены некоторые подходы ученых – экономистов к определению сущности стратегического потенциала и потенциала развития, определены характеристики потенциалов, их основные составляющие и факторы, влияющие на формирование стратегического потенциала и потенциала развития.

Потенциал развития предприятия – это возможность обеспечения дополнительных выгод за счет изменений количественных и качественных характеристик, которая ограничена влиянием внешних и внутренних факторов. Стратегический потенциал предприятия – это перспективное объединение последовательно организованных ресурсов и возможностей, характеризующихся целевой направленностью.

Стратегический потенциал предприятия является основной характеристикой развития предприятия. Управление стратегическим развитием предприятия необходимо для разработки и внедрения определенной системы управления, основой которой является система анализа, оценки и диагностики потенциала, а также определенных процессов его изменений. В связи с этим используют различные методики анализа и диагностики стратегического потенциала и потенциала развития предприятия, которые постоянно совершенствуются.

Выделяют следующие подходы к определению сущности потенциала как, ресурсный (потенциал рассматривается как совокупность имеющихся ресурсов или таких, которые могут быть привлечены со стороны); целевой (потенциал – это ресурсы и возможности их эффективного использования в процессе достижения целей); структурно-функциональный (потенциал понимается как совокупность элементов, каждый из которых выполняет соответствующие функции); конкурентный (потенциал отождествляется с источником конкурентных преимуществ).

Процесс формирования потенциала предприятия в целом характеризуется одним из направлений экономической стратегии и заключается в создании и организации системы ресурсов и компетенций таким образом, чтобы результат их взаимодействия был фактором успеха в достижении целей деятельности предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПОТЕНЦИАЛ, ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ, СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ, ФОРМИРОВАНИЯ И ДИАГНОСТИКА ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ.

УДК 656.13

ДОЦІЛЬНІСТЬ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Петровська С.І.

Постановка проблеми у загальному вигляді

Стабілізація економічних процесів у нашій державі призводить до постійного збільшення розмірів пасажирських перевезень, що потребує перебудови в короткі терміни роботи всього пасажирського комплексу держави шляхом розв'язання великої кількості різноманітних задач з удосконалення технічної й технологічної складової процесу перевезень пасажирів. Головна задача держави полягає в створенні сучасного, ефективно працюючого в ринкових умовах пасажирського транспорту, прибутковість якого буде зростати не лише від збільшення обсягів перевезень, а й завдяки раціональному використанню основних фондів і скорочення матеріальних і фінансових витрат на перевезення.

Неможливо досягнути високих результатів обслуговування пасажирів без покращення якісних показників використання рухомого складу, до яких в першу чергу відноситься коефіцієнт випуску автобусів на лінію, скорочення втрат лінійного часу, збільшення швидкості сполучення. Тобто, виконання задачі повного задоволення потреб населення в перевезеннях необхідно починати з підвищення рівня виробничої діяльності автотранспортного підприємства, тобто з виявлення та ефективного використання прихованих можливостей підприємства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Науковці визначають – економічність, як – ефективність,, що:

1) вимірює найкраще використання ресурсів, або показник, який відображає результативність та потенціал виробництва в цілому;

2) правильність вибору та ступінь досягнення мети функціонування об'єкта, ступінь досягнення планових результатів із мінімальними витратами при дотриманні соціальних, екологічних, ресурсних обмежень;

3) досягнення поставленої мети в найкоротший термін при найбільш економному використанні виробничих ресурсів.

При цьому важливим фактором є прийнята система показників економічної оцінки діяльності галузі.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.

В сучасній економічній теорії домінує чисто економічна (грошова) оцінка наслідків, пов'язаних з конкретними народногосподарськими заходами. Але часто призводить не до комплексної, інколи помилкової оцінки ефективності різноманітних запланованих заходів. Зараз особливо помітна відсутність комплексного або системного підходу саме до планування, як інструменту цілеспрямованого проведення змін в системі з врахуванням динаміки її структури та зв'язку цієї системи з навколишнім середовищем. Системний підхід дозволяє подолати згадану інерцію завдяки одній своїй властивості – здатності функціонувати в процесі розглядання та пере утворення об'єктивної реальності.

Ціль статті – розгляд основних положень оцінки якості та ефективності обслуговування пасажирів міським транспортом, що дозволить транспортним підприємствам різних форм власності зробити висновки щодо поведінки транспортної системи та визначати вимоги до організації перевізного процесу а також визначення системи техніко-економічних показників, за допомогою яких здійснюється економічна оцінка ефективності роботи пасажирської транспортної системи та інформаційне забезпечення прийняття рішень, на які впливають фактичні чи прогнозні дані про ефективність використання ресурсів.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.

Галузь пасажирських перевезень має ряд проблем, головними з яких виявились такі: низький рівень платежоспроможності населення; відсутність державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з безкоштовним перевезенням пільгових категорій населення; цінові обмеження в наслідок державного регулювання тарифів на автопослуги; відсутність ефективного механізму інвестування в технічне переобладнання та модернізацію рухомого складу автотранспортних підприємств тощо. Як наслідок – нестача фінансових ресурсів для забезпечення ефективної роботи автотранспортних підприємств. Також досить істотним чинником занепаду галузі автотранспортних перевезень виявилась відсутність ефективного фінансового механізму, який мав би забезпечити виживання підприємств автотранспорту в умовах ринку. До того ж на 60-70% рухомий склад автотранспортних підприємств амортизований, середній його вік майже в 2 рази перевищує нормативний. Тобто на сьогодні більша частина пасажирського парку підлягає списанню. Все це не може не позначитися на якості автотранспортного обслуговування населення. Негативна динаміка виробництва автотранспортних послуг викликана погіршенням фінансового стану більшості АТП. Дефіцит фінансових ресурсів обумовлений великою часткою пасажирів пільгових категорій і неповною компенсацією з бюджету збитків на їх перевезення (в середньому 20% від обрахованих), високим рівнем зносу транспортних засобів, зростанням цін на паливо та енергію, запасні частини та агрегати, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки. Також не останню роль відіграє не-ефективна інвестиційна діяльність АТП внаслідок нестачі власних фінансових ресурсів та неспроможність віднайти альтернативні методи фінансування. Виживання підприємств пасажирського автотранспорту без негайного вирішення проблеми рухомого складу. Без цього дуже складно забезпечити регулярність та безпеку руху, високу якість послуг і підтримувати на якісному рівні інші показники. В Україні в умовах сьогодення низький рівень фінансування транспортних підприємств, регулювання чинних тарифів не дає змоги нормального фінансування АТП. А це, в свою чергу, робить неможливим оновлення парку рухомого складу за рахунок власних джерел фінансування. Великі відсотки за кредитами (переважна більшість яких короткострокові) та неплатоспроможність пасажирських АТП не дозволяють використовувати цю форму фінансування капітальних вкладень в рухомий склад. Інвестори не вважають привабливою планово-збиткову галузь, тому вливань коштів з їх боку не передбачається. Таким чином, найбільш реальним шляхом оновлення та поповнення технічної бази автотранспортних підприємств може виявитись фінансовий лізинг.

Місце того чи іншого виду транспорту в транспортній системі України, економічна оцінка ефективності роботи пасажирського транспортного комплексу і його складових визначається за допомогою системи техніко-економічних показників, які діляться на три групи:

– експлуатаційно-технічні: пропускна й провізна спроможність, швидкість і час переміщення пасажирів, безпека руху, маневреність видів транспорту, ступінь надійності, рівномірності, регулярності (безперебійності) і ритмічності перевезень, рівень комфорту пасажирів;

– натуральні: потреба в трудових ресурсах, паливі, електроенергії, метали й різних матеріалах, а також продуктивність праці;

– вартісні: поточні експлуатаційні витрати, собівартість перевезень, інвестиції (капітальні вкладення), фондомісткість, прибуток та рентабельність перевезень.

Кожний запропонований захід з удосконалення роботи будь-якого виду транспорту і його розвитку перед впровадженням має бути обґрунтованим техніко-економічними розрахунками. При виконанні таких розрахунків здійснюється співставлення можливих виробничих результатів і витрат. За результатами техніко-економічних розрахунків здійснюється відбір для реалізації лише тих організаційних і технічних заходів, які після їх впровадження дадуть найбільший економічний ефект.

Ефективність заходу визначається на підставі порівняння результатів, які буде отримано, з витратами на його реалізацію. Але у випадках, коли захід не вимагає значних матеріальних і трудових витрат, його ефективність оцінюється тільки за отриманим результатом. Коли ж реалізація заходу можлива за умови використання інвестицій (капітальних вкладень), ефективність визначається обов'язковим співставленням капітальних вкладень з економією, яку буде отримано. Високий економічний ефект досягається завдяки вдосконаленню організації й технології перевезень при відсутності капітальних вкладень, або при незначній їх сумі. Такі вкладення окупаються за невеликий термін часу. Ускладнюється оцінка економічної ефективності реконструктивних заходів тому, що на їх здійснення треба тривалий час і великих капітальних вкладень.

Фактори забезпечення ефекту включають цілу сукупність технічних та організаційно-економічних параметрів, що впливають на результативність конкретного перевезення: розвиненість інфраструктури, надійність і продуктивність технічних засобів, наявність конкуренції, матеріально-технічне забезпечення, нормативно-правова база, реклама тощо. Ефект проявляється в зміні таких показників, як: обсяг перевезень та якість перевезень.

Оцінка ефективності полягає в розрахунку ресурсних та результативних показників, а також групи спеціальних показників, що визначають вплив зміни якості перевезень на зміну їх ефективності.

Результат діяльності транспортної системи й підприємства визначається особливостями цієї діяльності. Підприємство здійснює свою діяльність в операційній сфері, фінансовій, інвестиційній, науково-технічній та інших. Операційний вид діяльності характеризується кількістю продукції для споживачів (пасажирів). Результат може бути не лише позитивний, тобто кількість здійснених перевезень і надання додаткових послуг, але й негативним.

Підвищення ефективності є життєво важливим, особливо в умовах кризової економічної ситуації. Для оцінки рівня ефективності потрібні як фінансові, так і не фінансові визначники ефективності – це кількісна оцінка її рівня. Критерієм економічної ефективності є економія суспільної праці, тобто праці живої та уречевленої.

При порівнянні економічності різних видів транспорту (заходів з удосконалення роботи й розвитку) використовують узагальнений вартісний показник – зведені витрати.

Економічна природа експлуатаційних витрат і капітальних вкладень різна. Експлуатаційні витрати здійснюються безперервно, протягом усього періоду часу функціонування виду транспорту, а капітальні – поетапно або одноразово (епізодично). Технічні засоби транспорту використовуються тривалий час (протягом багатьох років). Тому капітальні вкладення не можна складати з експлуатаційними витратами, а необхідно щорічно брати лише встановлену частку (відсоток), що враховується коефіцієнтом $n E$.

Транспортна система України, як свідчить світовий досвід має вдосконалюватися адекватно економічному розвитку суспільства. У заходах, що запроваджуються в державі з метою підвищення якості транспортного обслуговування нашого населення, слід враховувати геополітичний, природно-географічний і демографічний фактори. Державна транспортна політика має включати взаємозв'язані економічну, соціальну, екологічну, демографічну й військову складові й бути направленою на подальше посилення соціально-економічного потенціалу України.

Комплексна методика економічної оцінки ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу передбачає використання системи заходів, які можна поділити на три групи:

– організаційно-технічні заходи, які не передбачають використання інвестицій (капітальних вкладень), а передбачають краще використання діючих постійних засобів транспорту з ліквідацією в деяких випадках „вузьких місць, і впровадженням нових технологій перевезень пасажирів (при невеликих капітальних вкладеннях) з метою зменшення експлуатаційних витрат при забезпеченні високого рівня безпеки, надійності і якості перевезень пасажирів;

– технічні заходи короткострокового й середньострокового характеру з інвестуванням за рахунок самофінансування й недержавних джерел фінансування при швидкій окупності капіталовкладень;

– великомасштабні технічні заходи з урахуванням досягнень науково-технічного прогресу потребують великих інвестицій переважно за державний рахунок, і вимагають тривалого часу на їх освоєння.

Оціночний критерій вносить зручну послідовність та необхідну системність в дослідження організації та підвищення якості перевезень, бо його високою загальною універсальністю забезпечена краща придатність оцінювати вплив на якість обслуговування перевезень багатьох особливостей технологічного процесу, кількісно та якісно визначати відповідні показники для заданих наперед передумов (окремі маршрути міської системи, змінні в часі пасажиропотоки, тип рухомого складу та ін.).

Висновки дослідження

Запропонована система оцінки показників роботи пасажирського транспортного комплексу, в якій кожен показник розглядається як елемент формування реальної ефективності, сприятиме подальшій комерціалізації галузі, її використання дозволить зробити чіткий висновок про успіх роботи транспортного комплексу, загрози втрати клієнтів та прибутку.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Петровська С.І. Теоретичні аспекти необхідності підвищення якості та ефективності перевезення пасажирів міським транспортом // Вісник НТУ, ТАУ. – 2009. – Вип.16.

2. Петровська С.І. Економічна оцінка якості та ефективності пасажирських перевезень // Вісник НТУ, ТАУ. – 2010. – Вип.18.

3. Петровська С.І. Економічне обґрунтування ефективності пасажирських перевезень // Вісник НТУ, ТАУ. – 2011. – Вип.20.

РЕФЕРАТ

Петровська С.І. Доцільність підвищення економічної ефективності пасажирських перевезень // Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статті пропонується методика оцінки ефективності пасажирських перевезень на міських маршрутах з використанням методів економічного аналізу для транспортних підприємств, що дозволяє перевізникам оцінити ефективність та якість перевезень при заданій організації роботи на маршрутах та коригувати отримані значення показників.

Мета статті – розгляд основних положень оцінки якості та ефективності обслуговування пасажирів міським транспортом, що дозволить транспортним підприємствам різних форм власності зробити висновки щодо поведінки транспортної системи та визначати вимоги до організації перевізного процесу а також визначення системи техніко-економічних показників, за допомогою яких здійснюється економічна оцінка ефективності роботи пасажирської транспортної системи та інформаційне забезпечення прийняття рішень, на які впливають фактичні чи прогнозні дані про ефективність використання ресурсів.

Запропонована система оцінки показників роботи пасажирського транспортного комплексу, в якій кожен показник розглядається як елемент формування реальної ефективності, сприятиме подальшій комерціалізації галузі, її використання дозволить зробити чіткий висновок про успіх роботи транспортного комплексу, загрози втрати клієнтів та прибутку.

ABSTRACT

Petrovskaya S.I. expediency of increase of economic efficiency of passenger transportations // Visnyk NTU. – 2012. – Vol. 26.

In the article methodology of estimation of efficiency of passenger transportations is offered on municipal routes with the use of methods of economic analysis for transport enterprises, that allows to the ferrymen to estimate efficiency and quality of transportations during the set organization of work on routes and to correct the got values of indexes.

An aim of the article is consideration of substantive provisions of estimation of quality and efficiency of maintenance of passengers by a public transport, that will allow to transport enterprises of different

patterns of ownership to draw conclusion in relation to behavior of a transport system and determine requirements to organization of vehicular process and also determination systems of indexes, by means of that the economic evaluation of efficiency of work of a passenger transport system and informative providing of making decision, fact or prognosis sheets influence on that come true.

The offered system of estimation of indexes of work of a passenger transport complex, in that every index is examined as an element of forming of the real efficiency, will assist further commercialization of industry, her use will allow to do a clear conclusion about success of work of a transport complex, threat of loss of clients and income.

РЕФЕРАТ

Петровская С.И. Целесообразность повышения экономической эффективности пассажирских перевозок // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статье предлагается методика оценки эффективности пассажирских перевозок на городских маршрутах с использованием методов экономического анализа для транспортных предприятий, что позволяет перевозчикам оценить эффективность и качество перевозок при заданной организации работы на маршрутах и корректировать полученные значения показателей.

Цель статьи – рассмотрение основных положений оценки качества и эффективности обслуживания пассажиров городским транспортом, который позволит транспортным предприятиям разных форм собственности сделать выводы относительно поведения транспортной системы и определять требования к организации перевозочного процесса а также определению системы технико-экономических показателей, с помощью которых осуществляется экономическая оценка эффективности работы пассажирской транспортной системы и информационное обеспечение принятия решений, на которые влияют фактические или прогнозные данные.

Предложенная система оценки показателей работы пассажирского транспортного комплекса, в которой каждый показатель рассматривается как элемент формирования реальной эффективности, будет способствовать дальнейшей коммерциализации отрасли, ее использования позволит сделать четкий вывод об успехе работы транспортного комплекса, угрозы потери клиентов и прибыли.

УДК 330.322.3:37

ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ ПІДХОДІВ ДО ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ІНВЕСТУВАННЯ В ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ

Полонський В.Г., кандидат технічних наук
Антропова А.Ю.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки загалом та підприємств зокрема все більшої значимості набирає такий показник як людський капітал, що виступає головним критерієм оцінки ефективності підприємства в досягненні конкурентних переваг та забезпеченні якісних параметрів економічного росту. Даному показнику необхідно приділяти значну увагу, починаючи від первинного прийому працівника на роботу і продовжуючи періодичним моніторингом як конкурентів, так і відповідності роботи своїх працівників до сучасних, новітніх умов надання послуг, нових прогресивних цілей підприємства. Від ефективності людського капіталу залежить стан підприємства та його розвиток. Отже необхідно вчасно інвестувати в людський капітал.

Інвестиції в людський капітал виправдані тільки в тому випадку, якщо вони мають досить високий рівень окупності й рентабельності. Тому питання економічної оцінки ефективності інвестицій у розвиток персоналу досить актуальне, особливо в умовах сучасних економічних реалій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання людського капіталу та інвестицій в людський капітал є об'єктом досліджень вітчизняних та зарубіжних економістів та науковців. У витоках теорії людського капіталу стояли класики економічної думки: В.Петті, А.Сміт, Д.Рікардо, К.Маркс, Дж.Міль. Визнання людини як особливого виду капіталу пов'язано з іменами Т.Шульца [13], Г.Беккера [11]. Також треба відзначити авторів наступних опублікованих праць: О. Бородіна [1], В.Г. Полонського [8, 9].