УДК: 338.3:656.2

Оксана Познякова

СУКУПНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті визначена сутність сукупного потенціалу залізничного транспорту та його структура, виявлені носії потенціалу – суб'єкти господарювання залізничної галузі, наведені їхні ресурсні складові.

Ключові слова: *сукупний потенціал, носій потенціалу, суб'єкти господарювання залізничної галузі, економічна система, складові потенціалу.*

В статье определена сущность совокупного потенциала железнодорожного транспорта и его структура, выявлены носители потенциала – субъекты хозяйствования железнодорожной отрасли, приведены их ресурсные составляющие.

Ключевые слова: *совокупный потенциал, носители потенциала, субъекты хозяйствования железнодорожной отрасли, экономическая система, составляющие потенциала.*

Define essence aggregate potential railway transport and him structure, expos supports of potential – subject management of railway sector, bring them resource component in article.

Key words*: aggregate potential, supports of potential, subject management of railway sector, economic system, component of potential.*

Постановка проблеми. Залізний транспорт відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних та зовнішньодержавних економічних зв'язків України, на який припадає значна частина вантажообігу та пасажирообігу транспортної галузі країни. Але в умовах ринкових трансформацій функціонування залізничної галузі ускладнюється за рахунок глобальних процесів – реформування та демонополізації залізничного транспорту країни. Виконання вимог щодо країн – кандидатів в ЄЕС, в тому числі і в залізничній галузі, обумовлює значні зміни в структурі потенціалу залізничного транспорту та визначає напрями ефективного функціонування та подальшого розвитку всіх суб'єктів господарювання, задіяних на ринку надання залізничних послуг.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питанням дослідження транспортного потенціалу країн – учасниць ЄС присвячено праці дослідників Диканя В.Л., Чебанової Н.В., Федоніна О.С., Щелкунова В.І., Різниченко О.В., Григор'єва Г.С. тощо, проблемам формування та розвитку потенціалу транспортних підприємств – Авдеєнко В.І., Денисенко М.П., Донець Ю.Ю., Зайончика Л.Г., Кабанова В.Г., Самоукіна А.І., Спіріна В.С., Сича Є.М., Фесенко К.Е., Цвєтова Ю.М. та ін.

© Познякова О. В., 2013

Дослідженням окремих складових потенціалу залізничного транспорту займались наступні вчені: Єфіменко Т.І., Чебанова О.П., Орлова В. М., Стасишен М.С., Ярмоліцька О. В., Аджавенко М.М., Христофор О.В., Плєтнікова І.Л. та багато інших [1–11]. Аналіз досліджень і публікацій свідчить про наявність на сьогодні низки питань щодо особливостей та складу сукупного потенціалу залізничної галузі, аналіз взаємозв'язків потенціалів різних рівнів тощо.

Метою статті є визначення сутності сукупного потенціалу залізничного транспорту та його складових як основи ефективного функціонування галузі.

Виклад основного матеріалу. Термін «потенціал» використовується в літературних джерелах економічної спрямованості як «визначення потенційних можливостей розвитку системи в обумовленій області» [2, с. 287]. Тож поняття «потенціал» невідривно пов'язане з іншим терміном, який характеризує можливості визначеної економічної системи, тобто «носія» потенціалу. Також з наведеного тлумачення потенціалу слідує, що потенціал невідривно пов'язаний з обумовленою областю або визначеною сферою (виробництво, фінанси, технологія, техніка, інновації, інвестиції, кадри, управління та багато іншого). Таким чином, потенціал можна назвати комплексною характеристикою, що відображає ефективність функціонування підприємства [2, с. 287].

Носієм потенціалу може виступати країна, галузь, регіон, підприємство, структурний підрозділ тощо. Безпосередню участь у формуванні потенціалу залізничного транспорту беруть: залізниці, промислові підприємства залізничного транспорту, суб'єкти господарювання науково-дослідного сектору залізничного транспорту, логістичної, інформаційної та інноваційної інфраструктури ринку залізничних перевезень, державні установи та організації, що впливають на умови ринку залізничних перевезень, промислові підприємства, що обслуговують потреби залізничного транспорту [4, с. 67].

Застосовуючи системний підхід (який сприяє всебічному охопленню досліджуваного явища) до потенціалу залізничного транспорту за рівнями ієрархії можна виділити наступні суб'єкти господарювання – носії потенціалу: залізниці та інші підприємства залізничного транспорту; відокремлені структурні підрозділи за внутрішньогалузевою приналежністю (дирекції, станції, депо, дистанції, дільниці тощо).

Кожен із наведених суб'єктів теж можна розглядати як економічну систему та виокремити у його складі носії потенціалу нижчого рівня ієрархії: структурні підрозділи (ремонтна дільниця, дільниця експлуатації, відділ та ін.), ділянки обслуговування (район, перегін, блок-участок, приймально-відправний парк, вокзал, тощо), окремі одиниці рухомого складу (поїзди, локомотиви, вагони).

Іншим загальноприйнятим тлумаченням є визначення потенціалу як «сукупності наявних засобів, що можуть бути використані для досягнення певних цілей суб'єкта господарювання», що ототожнюється з терміном «ресурси». Але, як відмічено в роботі [9, с. 35], принциповим розходженням в тлумаченні термінів «ресурси» та «потенціал» є те, що «ресурси» існують незалежно від суб'єктів економічної діяльності, а «потенціал» – невід'ємний від його носія. А загальним в наведених термінах є визначення потенціалу як сукупності економічних ресурсів і виробничих можливостей системи, які можуть бути використані для досягнення цілей.

Наявність певного виду ресурсів забезпечує передумови формування відповідного потенціалу, а ступінь залучення з метою досягнення поставлених цілей визначає ефективність використання та можливості подальшого розвитку носія потенціалу суб'єкта господарювання.

В рамках наведеного ресурсного підходу щодо тлумачення потенціалу можна виокремити складові потенціалу будь-якого суб'єкта господарювання, а саме потенціал: виробничий, кадровий, технічний, технологічний, інфраструктурний, інформаційний, фінансовий, управлінський, організаційний, інноваційний тощо. Деякі з наведених видів потенціалу являють собою:

– виробничий потенціал – сукупність ресурсів господарюючого суб'єкта, які у робочому процесі набувають форми факторів виробництва [9, с. 37]. А виробничий потенціал залізничної галузі являє собою сукупність ресурсів, здатних забезпечити перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом.

– кадровий потенціал – це сукупність здібностей усіх працівників, зайнятих в наданні послуг перевезення залізничним транспортом; це їх можливості, що можуть бути реалізовані в процесі трудової діяльності.

– інноваційний потенціал – здатність носія потенціалу до постійного вдосконалення транспортних послуг, які вже надаються, або створення нових транспортних послуг у відповідності до потреб споживачів.

– фінансовий потенціал – це фінансова спроможність залізничного транспорту щодо забезпечення стійкого та стабільного функціонування.

– інвестиційний потенціал – можливості залізничного транспорту до залучення ресурсів.

Наведена структуризація дозволяє управління та формування потенціалу залежно від цілей функціонування суб'єктів господарювання, умов зовнішнього середовища, масштабів діяльності, етапу життєвого циклу, параметрів ринку та інше.

Узагальнюючи наведені тлумачення потенціалу можна визначити сукупний потенціал як можливості системи (носія потенціалу), що складається із окремих потенціалів (елементів), взаємозв'язок яких та узгоджена дія спрямовані на досягнення загальної мети функціонування та розвитку залізничного транспорту.

Сукупний потенціал залізничної галузі передбачає сукупні можливості визначати, формувати і максимально задовольняти потреби споживачів у послугах залізничного транспорту за умов раціонального використання всіх видів ресурсів. Елементи сукупного потенціалу залізничної галузі взаємодоповнюють один одного, тому їхнє функціонування та вплив мають інтегральний характер, що утворює синергетичний ефект. Поліпшенням або удосконаленням одного будь-якого елемента неможливо досягти істотного зростання сукупного потенціалу галузі. Рівень функціонування та розвитку всіх складових потенціалів – елементів залізничної галузі та форма їхнього взаємозв'язку обумовлюють величину сукупного потенціалу, його структуру та інші показники.

Висновки. Дослідження сукупного потенціалу залізничного транспорту та його складових елементів дозволить визначити «вузькі місця» в кожній структурній частині певного рівня загального потенціалу залізничної галузі, починаючи від носіїв – суб'єктів господарювання до ресурсних складових кожного з них. Сукупний потенціал залізничного транспорту зводиться до об'єднання потенціалів всіх господарюючих суб'єктів залізничної галузі, що обумовлює безпосередню залежність загального потенціалу від результатів діяльності кожного з них.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Єфіменко Т.І., Чебанова О.В.* Сутність соціально-економічного потенціалу підприємства: підходи до визначення і оцінювання для залізничної галузі // Збірник наукових праць Державного еконо-

міко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 15. – К.: ДЕТУТ, 2010. – С. 132 – 138.

2. *Чебанова О.П.* Методичні підходи до діагностики потенціалу соціально-економічного розвитку підприємства // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 16. – К.: ДЕТУТ, 2010. – С. 283 – 291.

3. *Стасишен М.С., Ярмоліцька О.В.* Управління виробничим потенціалом залізничного транспорту на основі бюджетування // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 17. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 179 – 185.

4. *Орлова В.М.* Формування потенціалу залізничного транспорту з урахуванням ролі суб'єктів, що його забезпечують // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 18. Ч. 1. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 63 – 69.

5. *Аджавенко М. М.* Напрями реалізації інтелектуального потенціалу залізничного транспорту // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 19. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 124 – 129.

6. *Чупир О.М.* Система та організаційно-економічний механізм управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 20. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 252 – 260.

7. *Христофор О.В.* Проблеми використання інноваційного потенціалу залізничної галузі України // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XI міжнародної наукової конференції. – Д. : ДНУЗТ, 2013. – С. 92-93.

8. *Сич Є.М., Іванова Н.В.* Управління сукупним потенціалом транспортної мережі регіону // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 5. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 6 – 16.

9. *Сич Є.М., Іванова Н.В.* Особливості формування сукупного потенціалу транспортної мережі регіону // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 5. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 34 – 42.

10. *Плєтнікова І.Л.* Підхід до оцінки економічного потенціалу залізничного транспорту // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Международной научно – практической конференции. – К.: КУЭТТ, 2006. – 372 с.

11. *Познякова О.В.* Подієвий туристський потенціал України як напрямок розвитку залізничного туризму // Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Вип. 21-22. Ч.1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 270 – 274.