

О. М. Чупир,

д. е. н., доцент, Харківський національний університет будівництва та архітектури

ORCID ID: 0000-0002-2560-894X

Є. О. Бурлака,

аспірант, Харківський національний університет будівництва та архітектури

ORCID ID: 0000-0002-4796-8591

DOI: 10.32702/2306-6806.2019.7.24

ЧИННИКИ РОЗВИТКУ РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

О. Чупир,

Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,

Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture

Ye. Burlaka,

postgraduate student, Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture

FACTORS FOR DEVELOPMENT OF RESOURCES POTENTIAL FOR RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

У статті підкреслюється значення управління розвитком ресурсного потенціалу для залізничної галузі України як однієї зі стратегічно важливих галузей національної економіки. Систематизовано чинники, що визначають розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту України й обгрунтовано їх вибір. Зазначені чинники згруповано за чотирма рівнями впливу: глобальним, національним, галузевим і внутрішнім, а також за своїм походженням: економічні, політичні, соціальні та інші. Показано взаємний вплив цих чинників. Описано вплив даних чинників на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі. В середині чинників рівня підприємства виділено чинники-стимулятори, що сприяють розвитку ресурсного потенціалу залізничної галузі та чинники-дестимулятори, що пригнічують його. Наведено переваги запропонованої авторської системи чинників розвитку ресурсного потенціалу залізничного транспорту України у порівнянні з іншими існуючими системами чинників.

This article emphasizes the importance of development management of resource potential for the railway industry of Ukraine as one of the strategically important sectors of the national economy, and the need for such management is emphasized. Due to the analysis of scientific literature, the factors determining the development of the resource potential of enterprises of railway transport of Ukraine are investigated and systematized and their choice is grounded. These factors are grouped by four levels of influence: global, national, sectoral and internal, as well as of their origin: economic, political, social, demographic, and others. The mutual influence of these factors is shown and its example is shown. Separately presented factors related to the macro- and mesolevel (global, national, sectoral), as well as to the microlevel (factors of the level of enterprises in the railway industry). The influence of factors of different levels on the development of the resource potential of the railway industry is described. Inside the factors of the enterprise level four groups are allocated for the four components of the resource potential: material, labor, financial and informational. In turn, in each of these groups, the factors of influence are divided into factors-stimulants that contribute to the development of the resource potential of the railway industry and depressing factors, hampering it. The advantages of the offered author system of factors of development of resource potential of railway transport of Ukraine in comparison with other

existing systems of factors of development of resource potential of enterprises are presented. It is determined that the presented system of factors can serve as a useful tool for senior management in the implementation of its efficient management of the railway industry. The article also analyzes the latest existing scientific publications on the study of factors influencing the development of the resource potential of the enterprise and highlights the common features in scientific approaches, which in the future was used to develop the author's system of factors of influence.

Ключові слова: ресурсний потенціал, розвиток, залізничний транспорт, чинники розвитку, рівні впливу.

Key words: resource potential, development, railway transport, factors of development, levels of influence.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Залізничний транспорт займає провідне місце в господарському комплексі України, забезпечуючи потреби суспільного виробництва та населення країни в перевезеннях за внутрішнім і міжнародним сполученнями. Територіально залізничний транспорт України об'єднує діяльність 6 залізниць і близько 130 підприємств, які обслуговують залізничну інфраструктуру. Експлуатаційна довжина колій складає 19790,9 км. На залізницях функціонують 1492 залізничні станції, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації та зв'язку, 44 дистанції енергопостачання. Все це свідчить щодо стратегічної важливості залізничного транспорту для національної економіки.

Українська залізниця займає одне з провідних місць на Євразійському континенті за довжиною шляхів сполучення (займаючи 4-те місце після Росії, Китаю та Індії) й обсягами перевезень вантажів і пасажирів.

Проте на сьогодні, українська залізниця знаходиться в кризовому становищі, що проявляється, передусім, в зниженні її конкурентоспроможності в порівнянні із залізницями інших країн. Конкурентоспроможність залізничного транспорту в значній мірі залежить від стану та розвитку його ресурсного потенціалу. Ресурсний потенціал визначається як сукупність матеріальних, нематеріальних, трудових, фінансових ресурсів, включаючи здатність робітників підприємства ефективно використовувати названі ресурси для виконання місії, досягнення поточних і стратегічних цілей. Управління розвитком ресурсного потенціалу залізничного транспорту — це реалізація функцій управління з метою забезпечення процесу накопичення, удосконалення та трансформації ресурсів і взаємозв'язків між ними у відповідності до викликів зовнішнього середовища, що призведе до загального прогресу залізничного транспорту, сприяє його вдосконаленню та поліпшенню [8, с. 29].

Для ефективного управління розвитком ресурсного потенціалу галузі вище керівництво повинно розуміти, які ключові фактори здійснюють вплив на розвиток ресурсного потенціалу. Це необхідно для визначення оцінки стану ресурсного потенціалу залізничної галузі та важелів управління його розвитком.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблемами дослідження чинників, які впливають на розвиток ресурсного потенціалу підприємства, займалися такі вітчизняні науковці: М.С. Татар [1], Ю.В. Гу-

сак [3], О.В. Латишева [2], О.М. Ліпич [4], М.Н. Салун [5], Н.Г. Міценко та О.І. Кумечко [6] й інші.

Так, Татар М.С. [1, с. 84] розподіляє фактори впливу на ресурсний потенціал будівельних підприємств на фактори внутрішнього середовища та фактори зовнішнього середовища. До факторів внутрішнього середовища відносяться: структурно-організаційні, ресурсні, техніко-технологічні, управлінські, фінансово-економічні та соціологічні фактори. До факторів зовнішнього середовища відносяться фактори прямої та непрямої дії, а саме: ринково-галузеві, соціологічні, психологічні та культурологічні, політико-правові, макроекономічні та інноваційні, соціально-економічні, демографічні та екологічні, психологічні й культурологічні.

Латишева О.В. [2, с. 128] вважає, що на величину ресурсного потенціалу підприємства здійснюють вплив наступні фактори: фінансово-економічні, техніко-технологічні, фактор управління кадрами, фактори організаційно-управлінського рівня, фактор активності маркетингової діяльності, фактор стану інформаційних ресурсів, фактор інвестицій, фактор екологічного стану ресурсів та засобів.

Салун М.Н. [5, с. 264] пропонує економіко-математичну модель детермінованого факторного аналізу ресурсного потенціалу підприємства, елементами якої є: грошова оцінка ресурсу праці, середньорічна вартість основних виробничих фондів, середньорічна вартість оборотних засобів підприємства, середньорічна вартість нематеріальних активів підприємства.

Таким чином, вищевказані науковці застосовували різні підходи до визначення чинників впливу на ресурсний потенціал, проте найчастіше застосовувався підхід, згідно з яким фактори впливу розподілялися на фактори впливу внутрішнього та зовнішнього середовища, водночас до факторів внутрішнього середовища відносили показники, що характеризують стан різних компонентів ресурсного потенціалу або ж самі ці компоненти.

У науковій літературі розглядаються чинники, що впливають на розвиток ресурсного потенціалу підприємств різноманітних галузей економіки, проте залишаються невирішеними деякі питання, що стосуються дослідження та систематизації чинників впливу на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є вивчення, групування та систематизація найважливіших чинників розвитку ресурсного

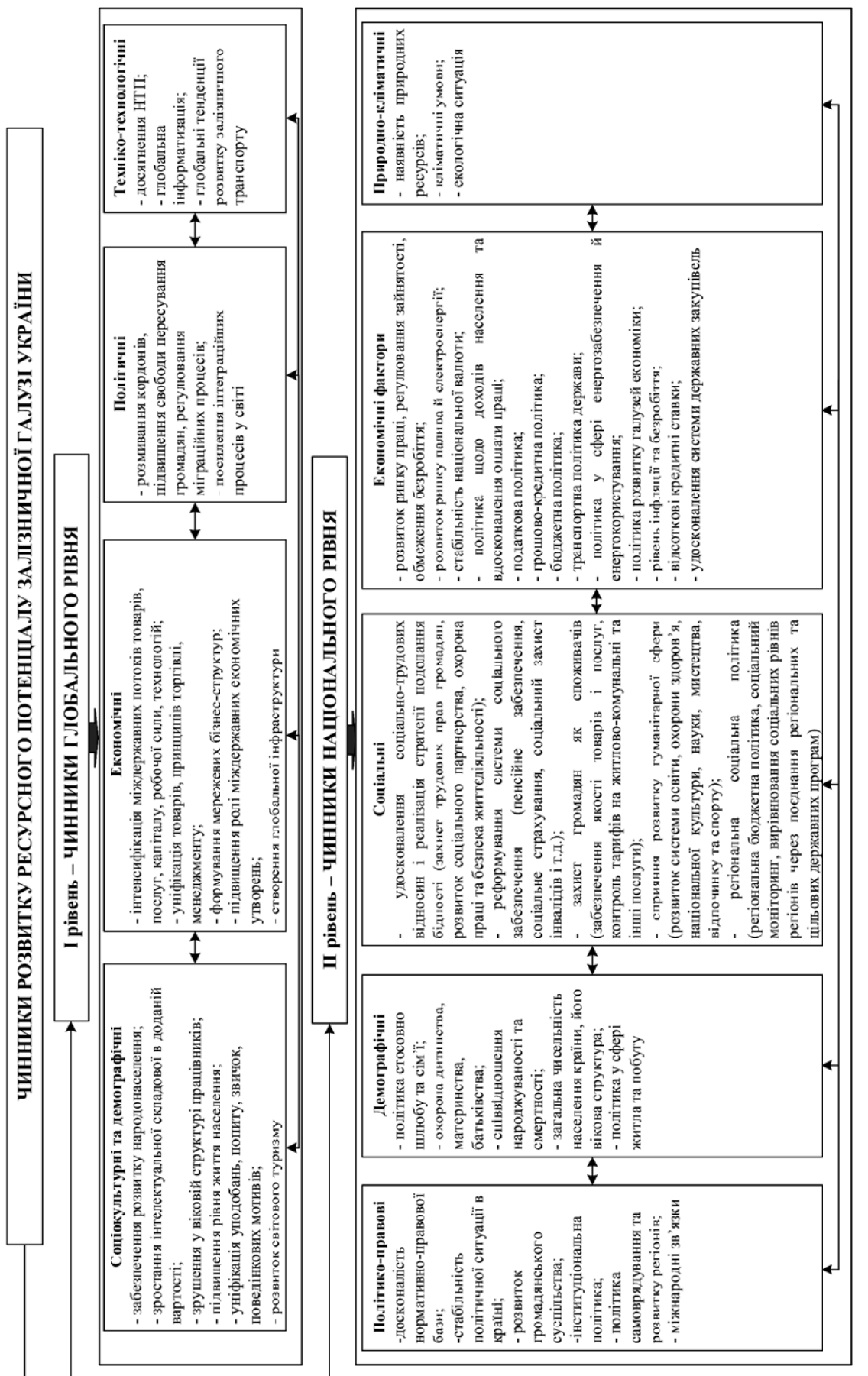


Рис. 1. А. Чинники розвитку ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту України

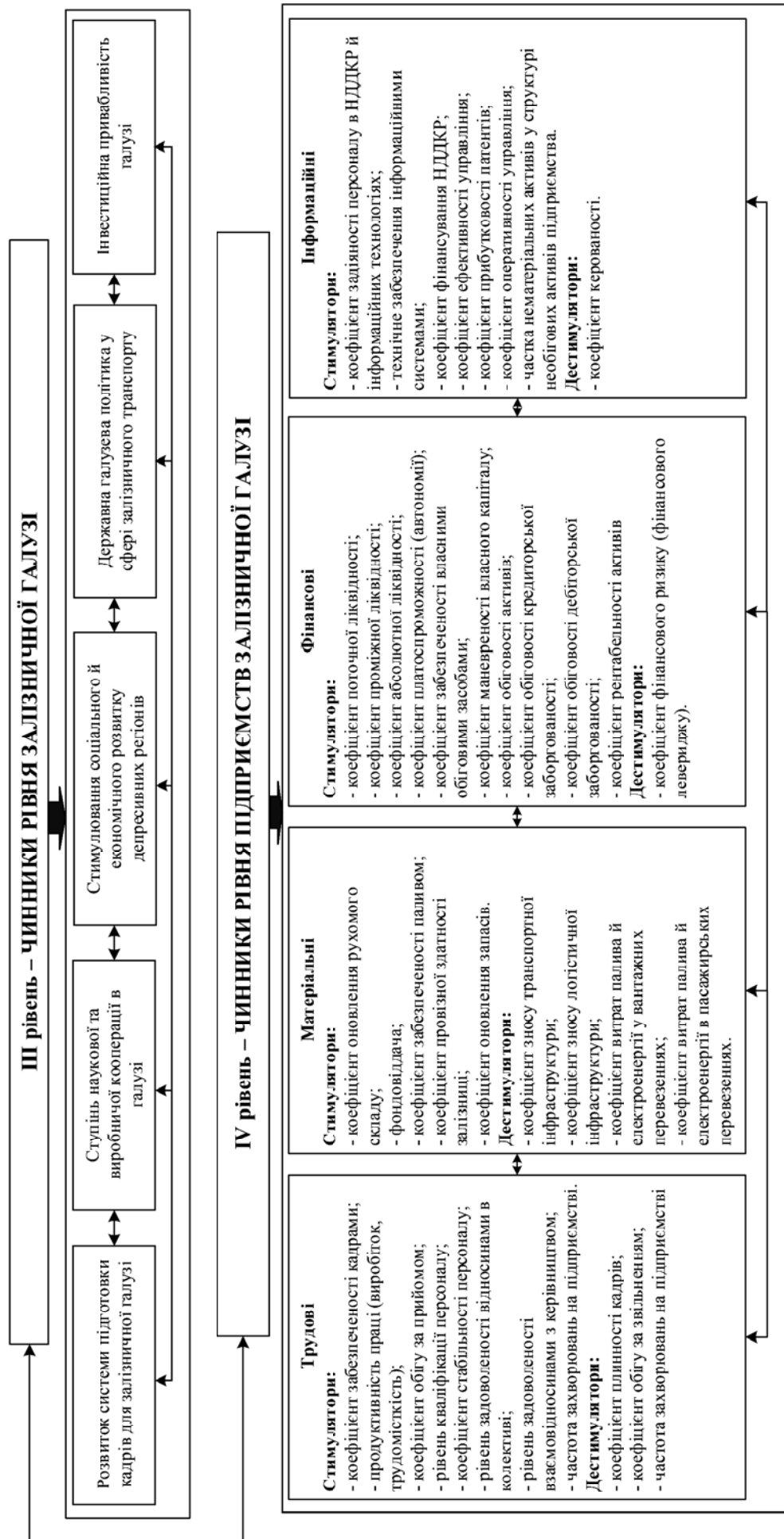


Рис. 1.Б. Чинники розвитку ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту України

потенціалу для підприємств залізничної галузі, що дозволить враховувати вплив цих факторів в управлінні таким процесом.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Ресурсний потенціал підприємства відноситься до складних динамічних систем, які знаходяться в процесі постійного саморозвитку. На цей процес впливає низка чинників екзогенного й ендогенного характеру, зумовлюючи тенденції розвитку ресурсного потенціалу підприємства. Беручи до уваги фактори впливу на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі, держава та вище керівництво підприємств залізничного транспорту зможе більш ефективно здійснювати процес управління розвитком ресурсного потенціалу підприємств залізничної галузі.

У результаті проведеного аналізу наукової літератури авторами статті було систематизовано чинники, що впливають на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі України на макро-, мезо- та мікрорівні (рис. 1). Було виділено чотири рівня впливу на розвиток ресурсного потенціалу: глобальний, національний, галузевий і рівень підприємств залізничної галузі. Водночас безпосередній вплив на розвиток ресурсного потенціалу залізничного транспорту здійснюють внутрішні чинники рівня підприємств залізничної галузі (матеріальні, трудові, фінансові й інформаційні), що безпосередньо характеризують чотири основні компоненти ресурсного потенціалу. Чинники галузевого рівня здійснюють значний вплив на розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничної галузі, визначаючи основні тенденції розвитку галузі. Чинники національного рівня визначають основні тенденції розвитку національної політики, економіки, культури й українського суспільства в цілому, здійснюючи опосередкований вплив на розвиток залізничної галузі. Чинники глобального рівня визначають основні тенденції розвитку світової економіки, міжнародної політики, науки, культури та людства в цілому. Це чинники найбільш віддаленого впливу на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі.

На першому (глобальному) рівні було визначено такі чинники:

1. Економічні: інтенсифікація міждержавних потоків товарів, послуг, капіталу, робочої сили, технологій; уніфікація товарів, принципів торгівлі, менеджменту; формування мережових бізнес-структур; підвищення ролі міждержавних економічних утворень; створення глобальної інфраструктури.

2. Соціокультурні та демографічні: забезпечення розвитку народонаселення, зростання інтелектуальної складової в доданій вартості, зрушення у віковій структурі працівників, підвищення рівня життя населення, уніфікація уподобань, попиту, звичок, поведінкових мотивів, розвиток світового туризму.

3. Політичні: розмивання кордонів, підвищення свободи пересування громадян, регулювання міграційних процесів, посилення інтеграційних процесів у світі.

4. Техніко-технологічні: досягнення НТП, глобальна інформатизація, глобальні тенденції розвитку залізничного транспорту.

На другому (національному) рівні було виділено такі чинники:

1. Економічні: розвиток ринку праці, регулювання зайнятості, обмеження безробіття, розвиток ринку палива й електроенергії; стабільність національної валюти; політика щодо доходів населення та вдосконалення оплати праці; податкова політика; грошово-кредитна політика, бюджетна політика, транспортна політика держави; політика у сфері енергозабезпечення та енергокористування; політика розвитку галузей економіки; рівень інфляції та безробіття; відсоткові кредитні ставки; удосконалення системи державних закупівель.

2. Політико-правові: досконалість нормативно-правової бази; стабільність політичної ситуації в країні;

розвиток громадянського суспільства, інституціональна політика; політика самоврядування та розвитку регіонів; міжнародні зв'язки.

3. Демографічні: політика стосовно шлюбу та сім'ї, охорона дитинства, материнства, батьківства; співвідношення народжуваності та смертності; загальна чисельність населення країни, його вікова структура; політика у сфері житла та побуту.

4. Соціальні фактори: удосконалення соціально-трудова відносин і реалізація стратегії подолання бідності (захист трудових прав громадян, розвиток соціального партнерства, охорона праці та безпека життєдіяльності); реформування системи соціального забезпечення (пенсійне забезпечення, соціальне страхування, соціальний захист інвалідів і т.д.); захист громадян як споживачів (забезпечення якості товарів і послуг, контроль тарифів на житлово-комунальні й інші послуги); сприяння розвитку гуманітарної сфери (розвиток системи освіти, охорони здоров'я, національної культури, науки, мистецтва, відпочинку та спорту); регіональна соціальна політика (регіональна бюджетна політика, соціальний моніторинг, вирівнювання соціальних рівнів регіонів через поєднання регіональних і цільових державних програм).

5. Природно-кліматичні: наявність природних ресурсів; кліматичні умови; екологічна ситуація.

На третьому (галузевому) рівні було виділено такі чинники: розвиток системи підготовки кадрів для залізничної галузі, ступінь наукової та виробничої кооперації в галузі, стимулювання соціального й економічного розвитку депресивних регіонів, державна галузева політика у сфері залізничного транспорту, інвестиційна привабливість галузі.

На четвертому (рівні підприємств залізничної галузі) було виділено чинники, згруповані за чотирма групами основних елементів ресурсного потенціалу. На погляд авторів, чинники підприємств залізничної галузі доцільно розподілити на чинники, що стимулюють розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі (чинники-стимулятори) та чинники, що гальмують розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі (чинники-дестимулятори) [7, с. 5305—5307]:

1. Трудові:

а) стимулятори:

- коефіцієнт забезпеченості кадрами;
- продуктивність праці (виробіток, трудомісткість);
- коефіцієнт обігу за прийомом;
- рівень кваліфікації персоналу;
- коефіцієнт стабільності персоналу;
- рівень задоволеності відносинами в колективі;
- рівень задоволеності взаємовідносинами з керівництвом.

б) дестимулятори:

- коефіцієнт плинності кадрів;
- коефіцієнт обігу за звільненням;
- частота захворювань на підприємстві.

2. Матеріальні:

а) стимулятори:

- коефіцієнт оновлення рухомого складу;
- фондвідадача;
- коефіцієнт забезпеченості паливом;
- коефіцієнт провізної здатності залізниць;
- коефіцієнт оновлення запасів;

б) дестимулятори:

- коефіцієнт зносу транспортної інфраструктури;
- коефіцієнт зносу логістичної інфраструктури;
- коефіцієнт витрат палива й електроенергії у вантажних перевезеннях;
- коефіцієнт витрат палива й електроенергії в пасажирських перевезеннях.

3. Фінансові:

а) стимулятори:

- коефіцієнт поточної ліквідності;
- коефіцієнт проміжної ліквідності;

- коефіцієнт абсолютної ліквідності;
- коефіцієнт платоспроможності (автономії);
- коефіцієнт забезпеченості власними обіговими засобами;
- коефіцієнт маневреності власного капіталу;
- коефіцієнт обіговості активів;
- коефіцієнт обіговості кредиторської заборгованості;
- коефіцієнт обіговості дебіторської заборгованості;
- коефіцієнт рентабельності активів;
- б) дестимулятори:
 - коефіцієнт фінансового ризику (фінансового левериджу).
- 4. Інформаційні:
 - а) стимулятори:
 - коефіцієнт задіяності персоналу в НДДКР та інформаційних технологіях;
 - технічне забезпечення інформаційними системами;
 - коефіцієнт фінансування НДДКР;
 - коефіцієнт ефективності управління;
 - коефіцієнт прибутковості патентів;
 - коефіцієнт оперативності управління;
 - частка нематеріальних активів у структурі нематеріальних активів підприємства;
 - б) дестимулятори:
 - коефіцієнт керованості.

Потрібно зазначити, що чим вище значення чинника-стимулятора, тим більший позитивний ефект він спричиняє на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі, водночас високі значення показників-дестимуляторів говорять про значний негативний вплив, який пригнічує розвиток ресурсного потенціалу.

На кожному рівні групи чинників здійснюють взаємний вплив один на одного, підсилюючи свою дію (синергійний ефект) й обумовлюючи виникнення нових чинників. Так, наприклад, на третьому рівні (чинники рівня залізничної галузі) чинник державної галузевої політики у сфері залізничного транспорту здійснює вплив на інвестиційну привабливість галузі, оскільки метою державної галузевої політики часто виступає підвищення інвестиційної привабливості галузі для потенційних інвесторів. У свою чергу, стан інвестиційної привабливості галузі може визначати напрямки державної політики в галузі залізничного транспорту. Отже, в процесі управління вище керівництво повинно враховувати такий ефект також.

ВИСНОВКИ

Таким чином, було представлено систему факторів, які впливають на розвиток ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту. Перевагою авторського підходу у порівнянні з уже існуючими є те, що фактори впливу розподілені за чотирма рівнями: глобальним, національним, галузевим та внутрішнім рівнем підприємств галузі та охоплюють як середовище безпосереднього впливу, так і віддалене оточення підприємства. Також враховується взаємний вплив чинників один на одного. Врахування чинників впливу дозволить вищому керівництву підприємств залізничної галузі розробляти більш ефективні заходи щодо розвитку ресурсного потенціалу.

Література:

1. Татар М.С. Дослідження проблем розвитку ресурсного потенціалу будівельних підприємств України в умовах активізації факторів зовнішнього середовища. / М.С. Татар // Науковий вісник Ужгородського національного університету. — 2016. — Вип. 6, Ч. 3. — С. 81—86.
2. Латишева О.В. Ресурсний потенціал підприємства: сутність, складові та особливості управління елемента-

ми сталого розвитку / О.В. Латишева // Економічний вісник Донбасу. — 2018. — № 3 (53). — С. 126—130.

3. Гусак Ю.В. Організаційно-ресурсне забезпечення машинобудівного комплексу національного господарства: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук: спец. 08.00.03 — економіка та управління національним господарством. — Харків. — 2017. — 22 с. — С. 11—12.

4. Ліпич О.М. Ефективність виробничо-ресурсного потенціалу підприємства: фактори впливу та критерії оцінки / О.М. Ліпич // Науковий вісник Національного Лісотехнічного університету України. — 2005. — Вип. 15.5 — С. 361—368.

5. Салун М.Н. Детермінований факторний аналіз ресурсного потенціалу підприємства / М.Н. Салун // Проблеми економіки. — 2014. — Вип. № 2. — С. 262—267.

6. Міценко Н.Г. Ресурсний потенціал: сутність, структура, стратегія використання / Н.Г. Міценко, О.І. Кумечко // Науковий вісник НАТУ України, 2010, Вип. 20.9. — С. 193—198.

7. Kalinichenko L.L., Chupyr O.M., Yanchenko N.V., Bredikhin V.M., Burlaka Ye.O. Evaluating the Rail Transport Resource Potential Development Level / International Journal of Engineering and Technology //, Vol 7, №4, 2018. — Pages: 5302—5312. — Режим доступу: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/28556>

8. Чупир О.М., Бурлака Є.О. Дослідження сутності поняття "Управління розвитком ресурсного потенціалу залізничного транспорту" / О.М. Чупир, Є.О. Бурлака // Вісник НТУ "Харківський політехнічний інститут" (економічні науки). — Х.: НТУ "ХПІ", 2018, № 15(1291). — С. 26—30.

References:

1. Tatar, M.S. (2016), "Research on the problems of the development of resource potential of construction enterprises of Ukraine in conditions of activation of environmental factors", *Naukovyj visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu*, vol. 6, no. 3, pp. 81—86.
2. Latysheva, O. V. (2018), "Resource potential of the enterprise: the essence, constituents and features of management of elements of sustainable development", *Ekonomichnyy visnyk Donbasu*, vol. 3 (53), pp. 126—130.
3. Husak, Yu.V. (2017), "Organizational and resource support of the machine-building complex of the national economy", PhD Thesis, Economics and management of the national economy, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv.
4. Lypych, O.M. (2005), "The effectiveness of the enterprise's production and resource potential: impact factors and evaluation criteria", *Naukovyj visnyk Natsional'noho Lisotekhnichnoho universytetu Ukrainy*, vol. 15.5, pp. 361—368.
5. Salun, M.N. (2014), "Deterministic factor analysis of enterprise resource potential", *Problemy ekonomiky*, vol. 2, pp. 262—267.
6. Mitsenko, N.H. (2010), "Resource potential: essence, structure, strategy of use", *Naukovyj visnyk NLTU Ukrainy*, vol. 20.9, pp. 193—198.
7. Kalinichenko, L. L. Chupyr, O. M. Yanchenko, N. V. Bredikhin, V. M. and Burlaka, Ye. O. (2018), "Evaluating the Rail Transport Resource Potential Development Level", *International Journal of Engineering and Technology*, vol. 7, no. 4, pp. 5302—5312, [Online], available at: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/article/view/28556> (Accessed 13 July 2019).
8. Chupyr, O.M. and Burlaka, Ye.O. (2018), "Investigation of the essence of the concept of development management of resource potential of railway transport", *Visnyk NTU "Kharkivs'kyj politekhnichnyy instytut" (ekonomichni nauky)*, vol. 15 (1291), pp. 26—30.

Стаття надійшла до редакції 16.07.2019 р.