

до вітчизняних металургійних підприємств, які ще й досі оговтуються після кризи.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: 2-ге вид., переробл. і допов. Монографія. – Д.: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.

2 Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному

транспорті України: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.

3 Дикань В.Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків. – 2008. - № 24. – с. 14-19.

4 Шапочка М.К. Проблеми та напрямки реструктуризації залізничної інфраструктури [Текст] / М. К. Шапочка, О. І. Рибіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. - № 2. - Т. 2. – с. 44-48

**Анотація.** В целях содействия входа железнодорожного транспорта Украины в мировую транспортную систему, в статье рассматривается роль путевого хозяйства как основной составной инфраструктуры железных дорог для улучшения качественного состояния пути и обеспечения своевременного ее ремонта.

**Ключевые слова:** путь, путевое хозяйство, основные фонды, железнодорожный транспорт.

**Summary.** For the assistance of entrance of railway transport of Ukraine in the world transport system, in the article the role of the ground economy is considered as basic component infrastructural of railways for the improvement of the high-quality state of way and providing of timely its repair.

**Keywords:** way, ground economy, general funds, railway transport.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Воловельська І.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656

## СУТНІСТЬ ТА ФОРМУВАННЯ СУКУПНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Орлова В.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

*Розглянуто основні теоретичні положення формування сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту України*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, економічний потенціал, інвестиційно-інноваційний потенціал, ринковий потенціал, виробничий потенціал, управління сукупним економічним потенціалом

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Формування ефективних, адаптованих до сучасних умов розвитку механізмів управління залізничним транспортом неможливе без комплексного і системного дослідження поняття „економічний потенціал”, визначення його структурних

елементів і механізму формування, форм та засобів розвитку.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Дослідженню напрямків розвитку економічного потенціалу підприємств присвячено наукові праці С.О. Козиревої, Є.В. Лапіна, К.А. Мамонова та ін. [1-3]. Економічний потенціал регіонів, галузей та

держави в цілому став об'єктом дослідження таких вчених, як: Маяковський Р.Б., Давискіба К.В., Щелкунов В.І. та ін. [4-6].

Разом з тим, залишається зовсім не досліджений економічний потенціал залізничного транспорту, що варто розглядати як інструмент наближення його євроінтеграційного майбутнього.

Тому, виходячи зі специфіки діяльності залізничного транспорту, необхідності досягнення цілей євроінтеграції, *метою статті* окреслено розкриття сутності сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту України, визначення особливостей його формування та пріоритетних заходів розвитку.

### *Виклад основного матеріалу дослідження.*

Економічна література розкриває декілька підходів до сутності поняття «економічний потенціал». Так, на думку Лапіна Є.В., він характеризується як максимально можливий обсяг виробництва матеріальних благ і послуг при найбільш ефективному використанні за часом і продуктивністю наявних економічних ресурсів [2, с. 8-9]. Політекономічний аспект сутності поняття «економічний потенціал» розкриває Матковський Р.Б., пропонуючи його розгляди як сукупність наявних та таких, які можуть бути мобілізовані основних джерел, засобів, елементів потенціалу цілісної економічної системи, що використовуються і можуть бути використані для економічного зростання й соціально-економічного прогресу [4, с. 8]. На думку Мамонова К.А. та Угоднікової О.І., економічний потенціал визначається як стратегічно-орієнтована перманентно-трансформуюча система виробничих, трудових, маркетингових, фінансових, стратегічних потенціалів, яка обумовлена зовнішніми соціально-економічними факторами і внутрішньою управлінською структурою, що забезпечує розвиток суб'єктів господарювання [3, с. 201].

Вищезазначені автори при розгляді сутності економічного потенціалу намагаються поєднати три основні наукові підходи до нього: ресурсний, функціональний та системоорієнтований. Перший - пов'язує економічний потенціал з сукупністю ресурсів, джерел їх фінансування та резервів, що забезпечують виробничо-господарську діяльність підприємства і сприяють вирішенню виробничо-господарських завдань. Другий - економічний потенціал визначає як сукупність можливостей підприємства забезпечувати свою діяльність в аспекті досягнення цілей виробничо-господарської діяльності. Третій - підходить до економічного

потенціалу як до системи, що враховує фактори стратегічного розвитку підприємств і впливає на формування й реалізацію управлінських рішень.

Залізничний транспорт є складним виробничо-господарським комплексом, функціонування якого забезпечується діяльністю різнофункціональних суб'єктів, результати яких уможливають його стійке існування на транспортному ринку України. Потужність та сталість залізничного транспорту забезпечується за рахунок дії синергетичного ефекту, що дозволяє отримати комплексний результат в середовищі, що постійно змінюється. Отже, до особливостей економічного потенціалу залізничного транспорту необхідно включити такі:

– економічний потенціал залізничного транспорту є частиною економічного потенціалу більш високого ієрархічного рівня – галузі, який варто розглядати не як суму економічних потенціалів різних видів транспорту. Результатом їх поєднання та взаємодії є синергетичний ефект, що кількісно та якісно перевищує результат від складання усіх потенціалів;

– економічний потенціал залізничного транспорту формується поєднанням та взаємодією економічних потенціалів суб'єктів залізничного транспорту. Кожний з них окремо може розглядатися як складно структурована відкрита система, що має певний економічний потенціал;

– кожна складова економічного потенціалу залізничного транспорту є поєднанням таких самих складових економічних потенціалів його суб'єктів;

– існує не тільки прямий, але й зворотній зв'язок між економічними потенціалами сусідніх ієрархічних рівнів.

Таким чином, враховуючи вищезазначені особливості, *сукупний економічний потенціал залізничного транспорту* пропонується визначити як сукупність економічних потенціалів суб'єктів залізничної галузі, які при взаємодії та поєднанні створюють посилюючий ефект, що забезпечує сталий розвиток залізничного транспорту у цілому.

Економічний потенціал суб'єкта залізничної галузі розглядається як сукупність їх спроможностей (компетенцій) та можливостей (ресурсів) реалізовувати основні функції та розвиватися.

Загальну концептуальну модель формування економічного потенціалу залізничного транспорту наведено на рис. 1

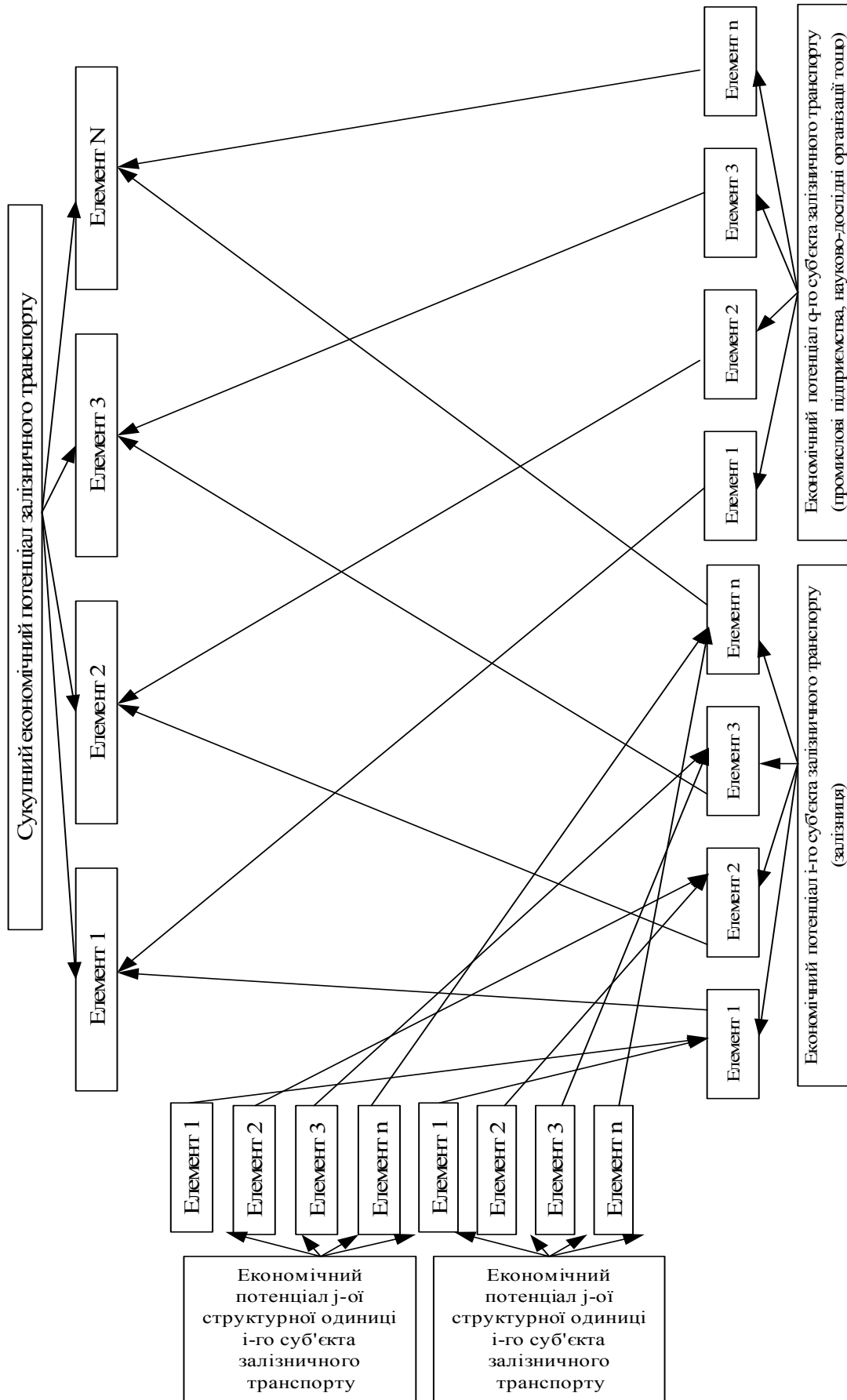


Рисунок 1 - Концептуальна модель формування сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту

Структура сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту має три основні складові, які характеризують виробничий процес залізничного транспорту, його соціально-економічну політику стосовно внутрішніх та зовнішніх зацікавлених осіб та управлінські можливості щодо ефективного функціонування залізничного транспорту. Отже складовими сукупного економічного потенціалу визначено:

*транспортно-виробничу складову*, що характеризує можливості залізничного транспорту щодо ефективного здійснення основної функції – перевезення вантажів та пасажирів з врахуванням вимог їх надійності, безпечності, швидкості тощо. Її структура представлена:

1) виробничим потенціалом - сукупна виробнича сила або здатність залізничного транспорту (його суб'єктів) надавати послуги та створювати матеріальні блага, використовуючи наявні основні фактори виробництва, задля досягнення соціально-економічних цілей та завдань галузі. Його складовими є:

а) ресурсний потенціал як сукупність наявних матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних ресурсів, що можуть бути залучені у виробничий процес суб'єктів залізничного транспорту з метою забезпечення виконання основних функцій;

б) техніко-технологічний потенціал як наявний рівень впровадження сучасних досягнень науково-технічного прогресу і технологій в діяльність підрозділів залізничного транспорту;

в) потенціал основних фондів як їх здатність забезпечувати якісне виконання зобов'язань усіх підрозділів залізничного транспорту;

2) ринковим потенціалом – сукупність засобів та можливостей залізничного транспорту (його суб'єктів) у реалізації ринкової діяльності, що є необхідною умовою успішного функціонування на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень. До його складу віднесено:

а) транзитний потенціал – це потенційні можливості наявних і створюваних додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування залізничним транспортом під митним контролем територією країни вироблених за її межами транзитних вантажів для споживання в інших країнах;

б) потенціал безпеки - сукупність здатностей суб'єктів залізничного транспорту, що визначає можливості здійснення ними діяльності на засадах екологізації та забезпечення безпеки транспортного обслуговування;

в) логістичний потенціал – сукупність наявних і створюваних додатково логістичних об'єктів і засобів, їх можливість забезпечувати

комплексність обслуговування процесів залізничного транспорту (його суб'єктів);

г) маркетинговий потенціал – сукупна можливість залізничного транспорту (його суб'єктів) задовольняти потреби споживачів та отримувати на цій основі максимальні економічні вигоди;

д) інформаційний потенціал – сукупність наявних і створюваних додатково засобів та технологій інформатизації діяльності залізничного транспорту, їх можливість забезпечувати комплексну інформатизацію перевізного процесу.

3) інвестиційно-інноваційним потенціалом – сукупність певних чинників (науково-технічних, інтелектуальних, фінансових), рівень розвитку яких визначає ступінь готовності залізничного транспорту (його суб'єктів) до залучення інвестиційних коштів у перспективні інноваційні проекти, в межах обраної стратегії за умов динамічного зовнішнього середовища. До його складу пропонується включити:

а) науково-технічний потенціал – сукупність усіх засобів науково-технічної діяльності та її ресурсів (кадрових, матеріально-технічних, інформаційних та організаційних), яка дозволяє вирішувати проблеми прискорення науково-технічного прогресу на залізничному транспорті та забезпечує можливість результативно здійснювати процес досліджень, розробок та передачі у практику запропонованих наукою нововведень;

б) інтелектуальний потенціал - сучасні досягнення та перспективні можливості персоналу залізничного транспорту створювати та впроваджувати інновації;

*соціальну складову*, що характеризує можливості залізничного транспорту щодо ефективного здійснення соціально-економічних перетворень як в межах галузі, так і за її межами. Її структура представлена соціальним та трудовим потенціалами. Перший, - характеризується здатністю задоволення соціальних потреб і поліпшення соціальних умов праці та життя персоналу суб'єктів залізничного транспорту та можливостями реалізації соціально-відповідальної діяльності відносно інших зацікавлених осіб. Другий, - є наявною і можливою в майбутньому кількістю та якістю праці, якими володіє суб'єкти залізничного транспорту за даного рівня розвитку науки і техніки і котрі визначаються чисельністю працівників, їх професійно-освітнім та кваліфікаційним рівнем;

*організаційно-управлінську складову*, що характеризує можливості залізничного транспорту щодо організації ефективного управління усіма процесами галузі на основі: достатнього фінансового забезпечення, наявності та виховання кваліфікованого адміністративного персоналу, відповідного вимогам стратегічного розвитку

галузі; формування оптимальної організаційної структури управління його діяльності та ефективної взаємодії зі стратегічними партнерами. В структурі цієї складової відокремлюються:

а) потенціал системи управління розкривається у взаємозв'язку залізничного транспорту та суспільства, у тому як наявна система управління залізничного транспорту розуміє, сприймає та трансформує в управлінські дії потреби, інтереси та цілі життєдіяльності усіх зацікавлених осіб і якими цінностями вона керується під час прийняття та реалізації управлінських рішень;

б) адміністративний потенціал - сукупність можливостей адміністративного персоналу;

в) потенціал організаційної структури - відповідність організаційної структури стратегічним цілям розвитку залізничного транспорту;

г) потенціал взаємодії – сукупні можливості впливу суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовища залізничного транспорту один на одного, що породжують взаємообумовленість та взаємозв'язок їх діяльності та розвитку.

Підсумовуючи основні положення щодо сутності та особливостей сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту викладемо їх у формі пояснення до теорем про потенціал [6, с. 11-15]:

1) *Теорема 1.* Сукупний економічний потенціал є реальною, або ймовірною спроможністю. Як визначено у праці Федоніна О.С. [7, с. 11], потенціал об'єднує в собі як просторові, так і тимчасові характеристики. В одного боку, він надає характеристику минулому, відображуючи ту сукупність властивостей, які було отримано системою в процесі її становлення. З другого боку, він характеризує рівень практичного застосування і використання наявних можливостей. Це забезпечує розмежування реалізованих і нереалізованих можливостей. З третього боку, потенціал дає уявлення про майбутнє (розвиток) об'єкту.

2) *Теорема 2.* Сукупний економічний потенціал створюється суб'єктами залізничного транспорту та формується за рахунок внеску зовнішніх учасників. Тобто він створюється на основі об'єднання компетенцій суб'єктів галузі, а також шляхом об'єднання ресурсів, що знаходяться в їх розпорядженні. Крім того, в залежності від можливих джерел формування (внутрішні чи зовнішні) сукупний економічний потенціал залізничного транспорту може включати ресурси, які надійшли ззовні. Це можливо унаслідок формування промислово-транспортно-фінансових об'єднань, створення яких могло б стати ефективним механізмом реалізації

стратегічних цілей розвитку як промислового, так і транспортного комплексів України.

3) *Теорема 3.* Сукупний економічний потенціал залізничного транспорту розподіляється на такі категорії як:

– базовий потенціал, що пов'язаний з основним призначенням залізничного транспорту та дозволяє йому використовувати можливості отримання прибутку. Його тісний зв'язок з конкурентними перевагами вимагає постійного збільшення на якісно новій основі;

– прихований потенціал, що характеризується рівнем резервів потенціалу підприємства по кожному функціональному потенціалу, що входять до складу сукупного економічного потенціалу. Резерви потенціалів визначаються як різниця між фактичним рівнем функціонального потенціалу і такими, що міг би бути досягнутий за сприятливих умов при необхідному ресурсному забезпеченні.

Участь України у формуванні спільного європейського залізничного транспортного простору має відбуватися на базі удосконалення системи управління сукупним економічним потенціалом залізничного транспорту, що передбачає узгодженість напрямків його розвитку з потребами галузі, національними та глобальними транспортними проблемами. Мається на увазі спрямованість управлінських дій на усунення складових проблеми формування спільного європейського залізничного транспортного простору. В зв'язку з цим необхідно розробити принципову схему узгодження заходів управління сукупним економічним потенціалом з цілями та завданнями євроінтеграції залізничної транспортної системи України, причому в розрізі рівнів управління – загальнодержавний, галузевий, рівень суб'єктів залізничного транспорту. Так пріоритетними формами та засобами управління сукупним економічним потенціалом залізничного транспорту визначено:

*на загальнодержавному рівні:*

– державні програми та стратегії розвитку залізничного транспорту;

– фінансову підтримку галузі;

– заходи податкової, митної, антикорупційної та інших політик;

– необхідне нормативно-правове забезпечення діяльності залізничного транспорту тощо;

*на галузевому рівні:*

– галузеві програми розвитку на базі адаптаційної моделі управління залізничним транспортом;

– науково-дослідні програми оновлення та модернізації основних фондів галузі;

– антикорупційні галузеві заходи;

– галузеву систему менеджменту якості;

- розвиток інноваційної та логістичної системи галузі;
  - науково-дослідні та виробничі програми та плани з ресурсозбереження;
  - галузеві екологічні програми;
  - уніфікацію перевізних документів тощо;
- на рівні суб'єктів залізничного транспорту:*
- мотиваційний механізм залучення робітників у процес інноваційного розвитку галузі;
  - заходи розвитку адміністративного персоналу та навчально-виховна система розвитку персоналу;
  - організаційно-економічний механізм наукової підтримки розвитку суб'єктів галузі;
  - мотиваційний механізм стимулювання економії ресурсів на підприємствах галузі;
  - систему менеджменту якості на підприємствах галузі тощо.

**Висновки.** В реалізації сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту вирішальна роль належить системі його управління, до найбільш актуальних напрямів удосконалення яких належать: забезпечення адаптаційної моделі управління залізничним транспортом, формування організаційно-економічного механізму наукової підтримки розвитку суб'єктів галузі, впровадження заходів виховання та розвитку адміністративного персоналу підприємств галузі, як інструменту реалізації антикорупційних заходів. Зазначені напрями спроможні позитивно вплинути на організаційно-управлінську складову сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту.

**Аннотація.** Рассмотрены основные теоретические положения формирования совокупного экономического потенциала железнодорожного транспорта Украины. Предложены основные формы и средства управления совокупным экономическим потенциалом железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, экономический потенциал, инвестиционно-инновационный потенциал, рыночный потенциал, производственный потенциал, управление совокупным экономическим потенциалом

**Summary.** Basic theoretical positions of forming of the combined economic potential of railway transport of Ukraine are considered. Basic forms and facilities of management by the combined economic potential of railway transport are offered.

**Keywords:** railway transport, economic potential, investment-innovative potential, market potential, production potential, management by the combined economic potential

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Козирева С.О. Сутність та особливості управління економічним потенціалом підприємства / С.О. Козирева, С.Т. Дуда, К.А. Львівська // Науковий вісник НЛТУ України: зб.наук.-техніч. праць. – 2007. – Вип. 17.1. – С. 234-239.
2. Лапін Є.В. Економічний потенціал підприємств промисловості: формування, оцінка, управління: автореф. дис... докт. екон. наук: 08.07.01 «Економіка промисловості» / Є.В. Лапін. — Харків, 2006. — 36 с.
3. Мамонов К.А. Економічний потенціал: теоретичні аспекти та лінія трансформацій / К.А. Мамонов, О.І. Угоднікова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 26. – С. 198-202.
4. Матковський Р.Б. Економічний потенціал України та шляхи його ефективного використання: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.01.01 «Економічна теорія» / Р.Б. Матковський. — К., 2003. — 20 с.
5. Давискіба К.В. Економічний потенціал регіону та його ефективне використання в умовах ринкової трансформації: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / К.В. Давискіба. — Х., 2005. — 20 с.
6. Щелкунов В.І. Виробничий потенціал підприємств оборонно-промислового комплексу України: механізми ефективного використання: монографія / В. І. Щелкунов, О. В. Різниченко, Г. С. Григор'єв. – К.: Наукова думка, 2002. – 130 с.
7. Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посіб. / О.С. Федонін, І. М. Репіна, О. І. Олексюк. — К.: КНЕУ, 2004. — 316 с.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єфіменко Т.І.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*