

УДК 331.101.262:656.2

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Дараган О.О., здобувач (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах жорсткої конкуренції, стрімким розвитком технологій, нестабільності зовнішнього середовища, істотно ускладнюються процеси управління на підприємствах залізничного транспорту. Внаслідок чого технології та інструменти, за допомогою яких суб'єкт управління може оцінювати поточний стан і виробляти дієві стратегії майбутнього розвитку, зазнають значних змін.

Успішне функціонування підприємств залізничного транспорту в значній мірі визначається тим, наскільки доцільно і результативно використовується в умовах, що склалися, його ресурсний потенціал.

Під ресурсним потенціалом підприємств залізничного транспорту слід розуміти систему ресурсів з певною структурою взаємозв'язків, використання якої забезпечує реалізацію можливостей досягнення суб'єктом управління економічного ефекту, відповідного меті діяльності.

Розглядаючи економічну сутність ресурсного потенціалу, необхідно відзначити важливу його особливість: взаємозв'язок і взаємодію його структурних елементів, що володіють емерджентними властивостями. Інакше, ресурсний потенціал - це такий об'єкт, властивості якого не зводяться без залишку до властивостей складових його елементів.

Оскільки ресурсний потенціал - це система ресурсів, що володіє певною структурою, яка характеризується співвідпорядкованістю складових елементів, то основним фактором ефективного використання ресурсного потенціалу, є збалансоване співвідношення складових його елементів.

Зазначене дозволяє під розвитком ресурсного потенціалу розуміти напрямок зміни структурних елементів даного потенціалу, здатний внести найбільший вклад у підвищення результативності діяльності, забезпечення конкурентоспроможності підприємства, його стійкості та економічної безпеки.

Найважливішою особливістю розвитку ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту є те, що розвиток не існує поза рухом, бо це процес, пов'язаний з внутрішніми структурними змінами, динамікою кількісних і якісних перетворень. Очевидно, узагальнюючий показник розвитку ресурсного потенціалу це комплексна оцінка зміни структури його складових елементів і динаміки його перетворень.

Загалом процес управління розвитком ресурсного потенціалу, можна представити як послідовність проведення наступних процедур:

1. Оцінка структурних перетворень ресурсного потенціалу підприємства.

2. Визначення способу використання, що зумовлює зміну функціональної сутності ресурсного потенціалу, та його впливання на ефективність використання.

3. Встановлення досягнутого рівня розвитку ресурсного потенціалу.

4. Скорочення розриву між можливим (бажаним) рівнем розвитку ресурсного потенціалу і фактично досягнутим рівнем, за допомогою формування пріоритетних напрямів його розвитку.

Ефективність використання ресурсного потенціалу, що є основним фактором його розвитку, залежить від стану як кожної з його частин, так і збалансованого їх співвідношення. Під збалансованим співвідношенням слід розуміти певний пропорційне співвідношення вхідних елементів ресурсного потенціалу, що відповідає виду і специфіки діяльності, що забезпечує ефективне його використання. Саме збалансованість елементів ресурсного потенціалу є основною умовою повної ефективної його реалізації, оскільки відставання одного з них виступає стримуючим фактором для інших. Виявлення та усунення негативного впливу слабкої ланки, забезпечує зростання ефективності використання і, як наслідок, його розвиток. Дана умова є важливою, але далеко не єдиною, оскільки підвищення ефективності - це результат взаємодії багатьох факторів, до числа яких відносять екстенсивні та інтенсивні способи використання ресурсного потенціалу.

Таким чином, для забезпечення ефективного функціонування та стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту актуальним стає питання вибору сучасного інструментарію оцінки ресурсного потенціалу, який у значній мірі полягає у виявленні та створення умов для більш ефективного використання ресурсного потенціалу та ідентифікації проблем, пов'язаних з його розвитком.

УДК 656.025

**ТРАНСПОРТНИЙ ФАКТОР У СФЕРІ
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН**

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Розвиток транспортного комплексу 21 століття передбачає широке коло міжнародного співробітництва. Інтеграційні процеси у транспортній галузі дадуть суттєвий економічний ефект лише за умов уніфікації перевізного процесу через кордони Євразійського економічного простору. Наявність могутнього транспортного потенціалу, особливо морського флоту, сучасних транспортних засобів, високого рівня організації транспортного обслуговування, визначає незалежність зовнішньоекономічної діяльності від кон'юнктури

світових транспортних ринків, протекціоністської транспортної політики розвинутих країн і їхніх союзів. Тим самим створюються сприятливі умови для розвитку зовнішніх економічних зв'язків і їхньої ефективності.

Більш того, добре організований транспортний сервіс із продажу продукції транспорту іноземним власникам товарів відкриває шлях для розширення зовнішньоторговельних операцій на нових освоєваних товарних ринках, тому що з'являється реальна інформація про їхній стан, що одержується через мережу транспортних агентів і змішаних компаній, що обслуговують ці перевезення за кордоном. Знання конкретної транспортної ситуації в тому чи іншому регіоні світу, уміле використання відповідної інформації, вибір раціональних транспортних напрямків, що з відповідними видами транспорту, способів перевезення навіть при високоорганізованому транспортному обслуговуванні дозволяють експортеру або імпортеру уникнути помилок при заключенні міжнародних договорів закупівлі-продажу, пом'якшити вплив транспортного фактора і підвищити ефективність своїх зовнішніх економічних операцій.

У міжнародній економічній діяльності рішення по транспортному обслуговуванню приймаються задовго до фактичного початку перевізного процесу. При цьому після прийняття багатьох основних рішень на рівні транспортних організацій і підприємств уже змінити нічого не можна. Це найчастіше приводить до серйозних порушень і збоїв у транспортному обслуговуванні і до значних економічних витрат. Ось чому важливо на початковому етапі визначити мету і задачі, поставлені перед транспортним забезпеченням зовнішньоекономічних зв'язків, а потім узгоджено провести всі етапи по постачанню продукції покупцю або замовнику.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор, як кількісно визначений елемент у вартості продукції, відіграє важливу, у ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції. При цьому транспорт і зовнішньоекономічна діяльність знаходяться в тісному взаємному зв'язку і взаємній обумовленості, роблячи великий вплив один на одного.

Частка транспортних витрат у ціні товару має тенденцію до зростання в зв'язку з реалізацією вимог до якості транспортного обслуговування, безпеки руху транспортних одиниць, збільшенню їхньої вартості, а отже, і росту в системі "виробництво - зовнішня торгівля — транспорт — споживання". При цьому зроблений продукт на визначених стадіях перетворюється в товар, потім у вантаж, потім знову в товар, що реалізується замовником. Таким чином, транспортні операції є невід'ємною частиною зовнішньоторговельних операцій. У свою чергу, сам процес переміщення вантажу в сфері міжнародного

товарообміну і транспортні операції, що виникають при цьому, накладають певний відбиток на взаємини продавця і покупця в процесі реалізації зовнішньоторговельної операції.

УДК 656.072

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дергоусова А.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В багатьох виробничо розвинених країнах залізничний транспорт займає ведуче місце. Це пояснюється його універсальністю – можливістю обслуговувати виробничі галузі господарства та задовольняти потреби населення в перевезеннях незважаючи на погоду. Саме тому незважаючи на відносно швидкий розвиток автомобільного, повітряного та трубопровідного транспорту, ось вже більш ніж 160 років залізничний транспорт залишається основним засобом переміщення вантажів та масових перевезень населення.

Але в той самий час в умовах постійної конкуренції між видами транспорту залізничний транспорт не завжди може задовольнити потреби населення і забезпечити належну якість обслуговування. Особливо яскраво це відображається в сфері пасажирських перевезень, де спостерігається тенденція відтоку пасажирів на інші види транспорту, особливо автомобільного, який забезпечує більш швидко і зручніше перевезення пасажирів на короткі відстані, і починає конкурувати на більш дальніх відстанях.

Пасажирський комплекс є одним з найбільших господарств Укрзалізниці. До його складу входять вокзали, вагонні депо, вагонні дільниці, центри підготовки білизни, пасажирські вагони, ресторани, парки (колії) екіпірування, пасажирські платформи та павільйони. Як і усім галузям України, залізничному транспорту з 1991 р. властиві нестабільність, нестача фінансових засобів для своєчасного відновлення основних виробничих фондів, реконструкції вокзального господарства і для рішення інших проблем. Економічна криза свого часу в країні, зниження життєвого рівня населення різко понизили його рухомість.

На сьогодні спостерігається істотне зниження об'ємних показників через старіння рухомого складу, невдалий вибір схем поїздів, неправильний вибір часу введення в графік руху додаткових поїздів, негнучкість цінової стратегії, а також зростання конкуренції між видами транспорту тощо.

Тому напрямки удосконалення роботи пасажирського господарства українських залізниць можна об'єднати в 4 основні групи: