

УДК 656.022.8

МІСЦЕ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ В СИСТЕМІ ПОТЕНЦІАЛІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Калініченко О. І., аспірант (УкрДАЗТ)

Визначено сутність категорії «транспортний потенціал підприємств залізничного транспорту», обґрунтовано його місце в системі потенціалів підприємства

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортний потенціал, виробничий потенціал, логістичний потенціал, транзитний потенціал

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На сучасному етапі розвитку економіки України великого значення набувають питання ефективного використання наявних потужностей залізничного транспорту України, що пов'язано з зацікавленістю у підвищенні обсягів транзитних перевезень та якісним обслуговуванням міжнародних перевезень. Крім того на перший план виходять питання ефективного обслуговування потреб внутрішніх споживачів, що вимагають збільшення якості перевезень у межах країни. Отже, говорячи про актуальність розвитку транспортного потенціалу підприємств залізничного транспорту, необхідно визначити його роль у процесах забезпечення економічного зростання як на макро-, так і на мікрорівнях.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Як об'єкт дослідження транспортний потенціал визначається обмеженим колом вчених. Проблеми його формування, використання, оцінки та розвитку в недостатній мірі представлені в науковій літературі [1-4]. Враховуючи збільшення транспортної складової в процесах забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки за рахунок трансформації технологій перевезень, збільшення уваги на їх інтермодальності, інтероперабельності та швидкості, необхідно докладно зупинитися на питанні місця транспортного потенціалу в системі потенціалів підприємств залізничного транспорту. Це і окреслило мету статті - розробка теоретичних положень транспортного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зупинимо увагу на основних видах потенціалах, що властиві підприємствам залізничного транспорту та характеризують їх ресурсне забезпечення та можливості. Це дозволить окреслити місце транспортного потенціалу в системі потенціалів та визначити його економічну сутність.

Для України, яка офіційно проголосила та реалізує стратегію європейської інтеграції як головний пріоритет зовнішньої та внутрішньої

політики на короткострокову і довгострокову перспективу, важливого значення набуває подальша розбудова вітчизняної транспортної системи, її технологічна, організаційна та економічна підготовка до майбутньої інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі. Маючи вигідне географічне розташування, розвинену транспортну мережу та спеціалізовану інфраструктуру, Україна здатна ефективно вирішувати проблему транспортування транзитних вантажів. Це дає змогу Україні входити до мережі Міжнародних транспортних коридорів (МТК) та будувати взаємовигідні відносини у транспортній галузі із сусідніми державами. Разом з тим держава не в повній мірі реалізує свій транзитний потенціал, відчуває зростаючу конкуренцію з боку сусідніх країн, що є свідченням наявності загрози її економічній безпеці.

Транзитний потенціал країни – це потенційні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперерійне та безпечне транспортування під митним контролем територією країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту, вироблених за її межами транзитних вантажів для споживання в інших країнах [5].

Для створення сприятливих умов щодо розвитку міжнародних перевезень залізничним транспортом України, зокрема транзитних, слід узяти за основу ряд таких заходів [6]:

1) запровадження безперевантажувальної та безперестановочної INTERGAUGE-технології роботи на усіх західних прикордонних переходах України з різною шириною колії (встановлення колієперевідних пристроїв та широке запровадження вагонів з розсувними колісними парами), що дозволить скоротити час перетину кордону вантажопотоком до 4 год;

2) узгодження з відправниками товарів – країнами СНД (Росія, Білорусь, Казахстан та ін.), Міністерством транспорту України, а також країнами ЄС – отримувачами продукції наскрізних ефективних тарифів;

3) узгодження державної нормативно-правової бази з відповідними європейськими та світовими стандартами, спрощення процедури перетину кордонів та скорочення термінів доставки вантажів;

4) широке застосування уніфікованої накладної ЦМ/СМГС як вантажно-митної декларації, що дозволить прискорити передачу вантажів на кордонах за рахунок уникнення необхідності переоформлення перевізних документів;

5) внесення змін до нормативної бази митних органів щодо повернення залізниці статусу митного перевізника та до вимог служб карантинного й екологічного контролю при оформленні дозвільних документів на транзитні переміщення окремих вантажів, які суперечать чинному законодавству;

6) реалізація Україною разом з Росією, Словаччиною, Австрією міжнародного проекту продовження колії шириною 1520 мм від Чопа до Відня територіями Словаччини та Австрії, а також будівництво колії шириною 1435 мм територією України на відтинках Мукачеве– Стрий – Львів, Вадул-Сирет – Чернівці –Івано-Франківськ – Ходорів – Львів, Львів– Мостиська-ІІ, що дозволить залучити додаткові транзитні вантажопотоки по напрямках Румунія – Польща та Угорщина– Польща тощо.

Таким чином, *транзитний потенціал підприємств залізничного транспорту* визначається як сукупні потенційні можливості щодо забезпечення максимального обсягу перевезень транзитних вантажопотоків відповідно до наявних техніко-технологічних можливостей залізничної мережі, її пропускної здатності.

Транзитний потенціал залізниць можна розглядати в двох аспектах. По-перше, як максимально можливий обсяг транзитних вантажів, що були перевезені за визначений період часу з урахуванням внутрішніх ресурсних обмежень залізниці та існуючих умов її функціонування, що визначаються діями державних та галузевих органів влади. По-друге, як потенційно можливий (прогнозний) обсяг транзиту, що може бути залучений, відповідно до тенденцій, динаміки та структури розвитку світової торгівлі, існуючого сформованого попиту на той чи інший вантажопотік на світових ринках.

Виходячи з вищезазначеного, в основі процесів обслуговування транзитних вантажопотоків знаходиться *виробничий потенціал* залізниць України. На думку Міщенко С.П., він є сукупністю наявних факторів виробництва (основних фондів, оборотних засобів, нематеріальних активів та технічного персоналу), що знаходяться у постійній динаміці та забезпечують спроможність залізниць здійснювати перевезення вантажів і пасажирів відповідно до

світових та європейських стандартів [7]. Результати діяльності підприємств в значній мірі визначаються його внутрішнім середовищем. Крім того, діяльність підприємства, як відкритої системи, залежить від зовнішнього середовища. Основними зовнішніми факторами, що впливають на виробничий потенціал залізниць, є: 1) наявність альтернативних джерел фінансування потреб залізничного транспорту; 2) інноваційна діяльність підприємств, які обслуговують потреби підприємств залізничного транспорту; 3) заходи державного регулювання; 4) ступінь розвитку транспортної інфраструктури; 5) міжнародні технічні норми щодо елементів вітчизняного транспортного комплексу; 6) рівень розвитку виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту інших країн; 7) поява нових інформаційних технологій тощо.

Задача ефективного використання виробничого потенціалу залізниць практично не може бути успішно вирішена, якщо не забезпечено комплексне ефективне використання всіх складових потенціалу: технічного, технологічного, потенціалу основних фондів та нематеріальних активів.

Логістика як сьогодні, так і в майбутньому буде основним чинником в конкурентній боротьбі. Успіх в конкурентній боротьбі між підприємствами та мережами єдиного ланцюга створення вартості, між країнами та економічними регіонами визначається в першу чергу рівнем компетенції в логістиці. Так, дослідження, проведені на підприємствах, доводять позитивний взаємозв'язок між ефективною логістикою та успіхом в підприємницькій діяльності. Зростає значення логістики і в діяльності підприємств залізничного транспорту. Логістичні центри (термінали) за їх участю посилюють позиціонування вітчизняної залізничної системи на ринку вантажних перевезень, що позитивно позначається на її конкурентоспроможності. Інформаційна складова обслуговування перевезень розглядається обов'язковою умовою забезпечення їх конкурентоспроможності, яка щільно пов'язана з логістизацією перевізного процесу. Як визначає Якименко Н.В. [8], інформаційна складова діяльності логістичного центру включає:

– формування інформації про діючі на транспортному ринку господарські суб'єкти, відстані, тарифи, умови та правила перевезень вантажів, вимоги до оформлення контрактів та перевізних документів, порядок сплати за перевезення;

– безперервний контроль процесу перевезення вантажів, повідомлення вантажовласника або вантажоодержувача про місцезнаходження та підхід вантажу, інформування в обсязі товарно-транспортних супроводжувальних документів;

- формування замовлень на перевезення вантажів та рухомий склад;
- забезпечення доступу до телекомунікаційних засобів з метою організації електронної взаємодії учасників транспортного процесу з виходом до державних та іноземних телекомунікаційних мереж;
- створення реєстру суб'єктів транспортного ринку, опрацювання даних про їх становище, рекламування транспортних послуг;
- створення автоматизованих робочих місць транспортно-експедиційного обслуговування та організація доступу до інформаційно-довідкових систем.

Під *логістичним* потенціалом підприємства залізничного транспорту будемо розуміти його можливості в сфері господарської діяльності, пов'язаної із забезпеченням ефективного транспортування вантажопотоків та їх обслуговування з застосуванням логістичних технологій обробки та переробки вантажів.

Сформувавши визначення та сутність транзитного, виробничого та логістичного потенціалів підприємств залізничного транспорту, визначимо місце транспортного потенціалу в системі потенціалів (рисунок).

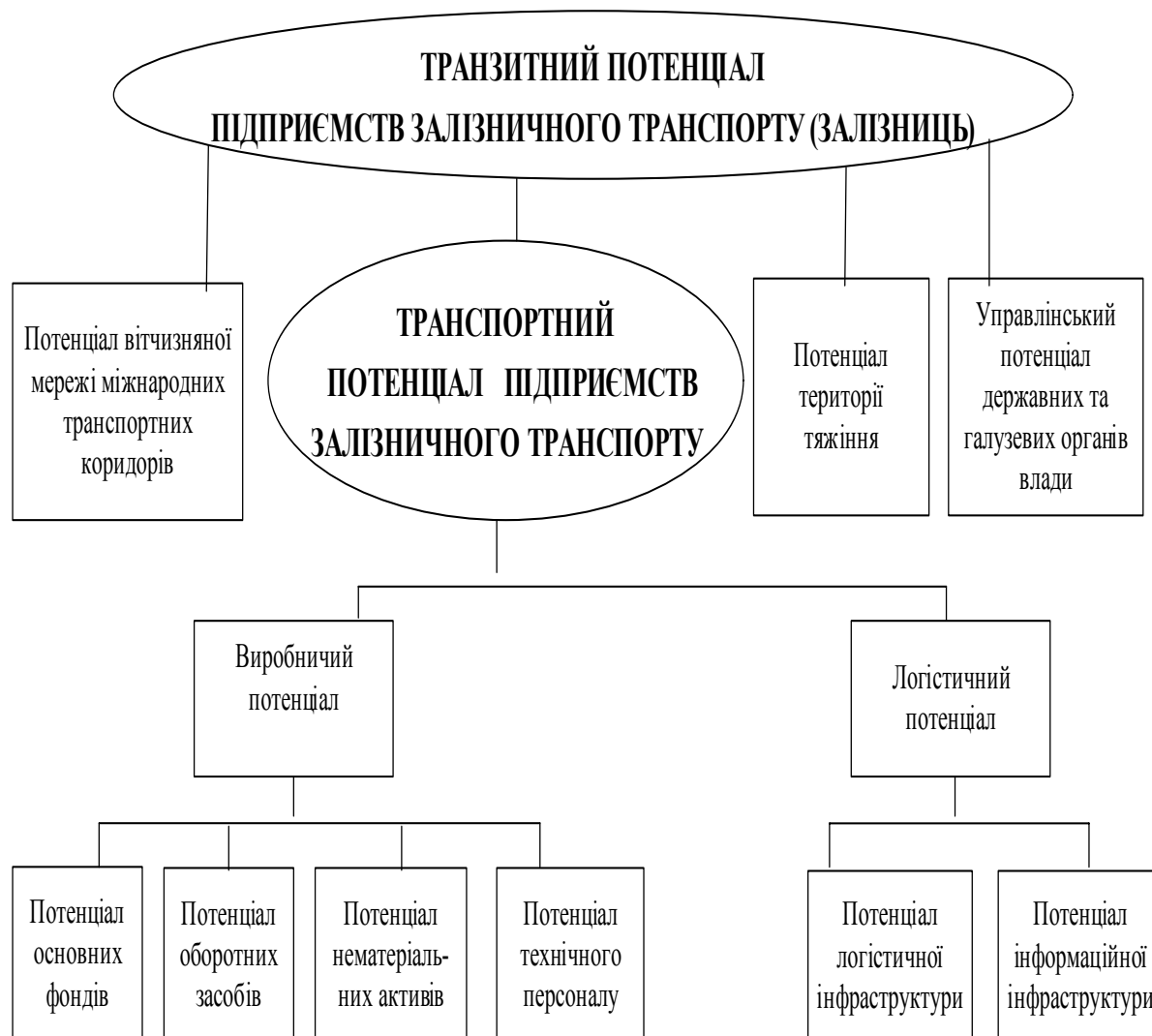


Рисунок - Місце транспортного потенціалу в системі потенціалів підприємств залізничного транспорту

На думку автора статті, його місце визначається виходячи з участі в процесах забезпечення зростання транзитних вантажопотоків, що мають вельми вагоме значення для позиціонування України на європейському ринку залізничних перевезень.

Транспортний потенціал, на думку автора статті, є сукупністю виробничих ресурсів та можливостей підприємств залізничного транспорту щодо за умови необхідного логістичного та інформаційного забезпечення дозволяють забезпечити якісне виконання

основної функції – перевезення вантажів та пасажирів на принципах інтермодальності, інтеперабельності та швидкості.

Транспортний потенціал є складовою транзитного потенціалу залізниць, що крім нього включає: потенціал вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів, потенціал території тяжіння та управлінський потенціал державних та галузевих органів влади. Зарахування останнього в структуру транзитного потенціалу визначається тією роллю, що грають державні та галузеві органи влади в процесах нормативно-правового, ресурсного, організаційного забезпечення транзитних перевезень.

Таким чином, місце транспортного потенціалу в системі потенціалів визначається тим, що він:

по-перше, є складовою частиною транзитного потенціалу підприємств залізничного транспорту;

по-друге, визначає, в більшій мірі, можливості підприємств залізничного транспорту, що обумовлюються внутрішніми умовами функціонування;

по-третє, є основою для прийняття та реалізації стратегічних рішень так як визначає можливості підприємств залізничного транспорту щодо подальшого розвитку виходячи з ринкових умов.

Висновок. Розглянутий в статті теоретичний аспект транспортного потенціалу підприємств залізничного транспорту дозволяє наголосити на його ролі в забезпеченні конкурентоспроможності підприємств. Враховуючи вагоме значення в процесах формування та розвитку транзитного потенціалу, перспективи подальших досліджень транспортного потенціалу підприємств залізничного транспорту торкаються розкриття механізмів управління його розвитком.

Аннотація. Определена сущность категории «транспортный потенциал предприятий железнодорожного транспорта», обосновано его место в системе потенциалов предприятия

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортный потенциал, производственный потенциал, логистический потенциал, транзитный потенциал

Summary. Essence of category is definite «transport potential of enterprises of railway transport», his place in the system of potentials of enterprise is grounded

Keywords: railway transport, transport potential, production potential, logistic potential, transit potential

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Горяинов А.Н. Диагностика транспортного потенциала систем перевозки грузов / А.Н. Горяинов, Е.С. Литовченко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2010. - № 44. – С.25-28.

2. Курников Е.В. Транспортные ориентиры социально-экономического развития России // Российское предпринимательство. – 2008. - № 11, с. 98-102.

3. Бойко О.В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень / О.В. Бойко, І.В. Дідовець. Режим доступу до статті: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2010_41/13.htm.

4. Сенько Е. В. Украина на рынке экспортных транспортных услуг / Е.В.Сенько // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. – 2009. - № 15. – С. 107-125.

5. Войченко Т.О. Альтернативи транспортної складової транзитного потенціалу України / Т.О. Войченко. Режим доступу до статті: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vodt/2009_10/20_Alnatnyvy_transportnoi_skladovoi_.pdf.

6. Столбецов О.Б. Транзитний потенціал залізниць України як рушійна сила до удосконалення роботи прикордонних передавальних станцій на сучасному етапі. - Вип. 112. – С. 1- 7.

7. Міщенко С.П. Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами»/ С.П. Міщенко. – Харків, 2009. – 21 с.

8. Якименко Н. В. Значення трансформування транспортного процесу для досягнення конкурентоспроможності підприємств // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 21. – С. 158 - 160.