

[Електронний ресурс] / О. В. Бакалінський // Проблеми системного підходу в економіці. – Київ: НАУ, 2012. – № 1. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2012_1/Bakalinskiy_112.htm

6. Прохорченко А. В. Математичне моделювання динаміки руху пасажиропотоків на залізничному вокзалі / А. В. Прохорченко, І. А. Труфанова // Східно-Європейський журнал передових технологій. – Харків: УДАЗТ, 2009. – № 5/4 (41). – С. 27–30.

7. Лавлок К. Маркетинг услуг: персонал, технологии, стратегии: [пер. с англ.] / Кристофер Лавлок. – 4-е изд. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 1008 с.: ил. – ISBN 5–8459–0648–2 (рус.).

8. Строгова Т. М. Логистика рекламных информационных потоков: автореф. дис. канд. экон. наук: спец. 08.00.06 / Т. М. Строгова. – Самара, 2000. – 22 с.

9. Li Janice P. Train station passenger flow study / Janice P. Li // Proceedings of the 2000 Winter Simulation Conference. – 2000. – Pp. 1173–1176.

10. Managing demand through travel information services / US Department of Transportation. – Washington, DC: Federal Highway Administration, 2005. – 24 p.

11. Meng–Cong Z. Post-Occupancy Evaluation of Information Signs and Pre-Boarding Behavior in a Historic Railroad Station / Z. Meng–Cong, C. Ming–Shih, Pei–Ying L. // Journal of Asian Architecture and Building Engineering. – 2009. – Vol. 9, № 1. – Pp. 177–184.

12. Nakamura K. Visualizing passenger flow in railway station using laser scanners / K. Nakamura, H. Zhao, R. Shibasaki, K. Sakamoto // CUPUM '05: Computers in Urban Planning and Urban Management, 9th International Conference. – London, 2005. – № 220.

13. Survey on passengers' satisfaction with rail services: Analytical report the Gallup organization; Flash Eurobarometer Fieldwork, March 2011. – June 2011.

14. Zhang L. Determinants of Route Choice and the Value of Traveler Information: A Field Experiment / L. Zhang, L. David // 85th Annual Meeting of the Transportation Research Board. – Washington, DC, January 22–26, 2006.

Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 338.47:656.2 (477)

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ВАЖЛИВІСТЬ ЙОГО ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

Гриценко Н. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Економіку будь-якої держави можна розглядати як сукупність різного роду підприємств, тісно пов'язаних між собою і державою. Саме підприємства, будучи ключовою ланкою економіки, створюють основу для споживання і примножують національне багатство. Тому в даному дослідженні обґрунтовано наскільки економічний потенціал є важливим для залізничної галузі. Пропонується приділити найбільшу увагу до економічного потенціалу залізничного транспорту, використання якого надасть уявлення про розвиток даного об'єкту.

Ключові слова: економічний потенціал, підприємство, реорганізація, розвиток залізничного транспорту.

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ВАЖНОСТЬ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

Гриценко Н. В., к.э.н., доцент (УкрГАЗДТ)

Экономику любого государства можно рассматривать как совокупность различного рода предприятий, тесно связанных между собой и государством. Именно предприятия, являясь ключевым звеном экономики, создают основу для потребления и приумножают национальное богатство. Поэтому в данном исследовании обосновано насколько экономический потенциал является важным для железнодорожной отрасли. Предлагается уделить наибольшее внимание экономическому потенциалу железнодорожного транспорта, информационная структура которого представит информацию о развитии данного объекта.

Ключевые слова: экономический потенциал, предприятие, реорганизация, развитие железнодорожного транспорта.

THE DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT AND THE IMPORTANCE OF ITS ECONOMIC POTENTIAL

Gritsenko N. V., candidate of economic science, associate professor (UkrSART)

The economy of any country could be viewed as a complex of various enterprises closely connected with each other and the state. It is enterprises, as a key link of the economy, that create the basis for consumption and help the national wealth grow. Therefore, this article substantiates how important the economic potential is for the railway sector. Resources of the economic potential of the railway sector provide for application of certain indicators, which cover all resources available for an enterprise. The economic potential of the railway transport is viewed as a complex of interconnected criteria. It is suggested to put the highest emphasis on the economic potential of the railway transport, making use of which will give an insight into development of this object.

Keywords: *economic potential, enterprise, reorganization, railway transport development.*

Постановка проблеми. Економічний потенціал залізничного транспорту України розглядається з різних позицій, і відповідно, має різні підходи до аналізу. Аналіз економічного потенціалу, по своїй суті, потрапляє в розряд комплексного. Звідси виникає необхідність обґрунтування відправних методологічних принципів комплексного аналізу і вибору методики оцінки економічного потенціалу залізничного транспорту. Однак і ефективність управління економічним потенціалом є важливим чинником формування конкурентних переваг будь-якого підприємства. Важливою метою роботи залізничного транспорту України в умовах ринку є забезпечення стабільної фінансової стійкості в його роботі, задоволення суспільних потреб, збереження навколишнього середовища та інше.

Аналіз досліджень і публікацій. Слід зазначити, що категорія «економічний потенціал» викликала і викликає інтерес у багатьох вчених-економістів. Дослідженню цього явища присвячені роботи таких вчених, як Бачевський Б.Є. [2], Дикань В.Л. [3], Лапін Є.В. [4], Краснокутська Н.С. [5], Отенко І.П. [7], Юсупова Т.М. [8] та багато інших. Однак, все ж теоретичні аспекти оцінки економічного потенціалу були досліджені далеко не повністю, що негативно позначається на їх застосуванні у практичній роботі.

Тому метою статті є обґрунтування напрямків забезпечення ефективного використання економічного потенціалу залізничного транспорту в умовах його реорганізації.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Забезпечення розвитку залізничного транспорту у сучасних умовах сприяє таким головним чинникам як: модернізації залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів; технічному переоснащенню колійного господарства, забезпеченню подальшої механізації технологічних процесів; зниженню питомих витрат енергоресурсів; підвищенню ефективності використання вагонів і локомотивів; зниженню собівартості та підвищенню рентабельності

перевезень; удосконаленню фінансово-економічної діяльності залізниць; підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринках транспортних послуг та ін.

Однак, аналіз внутрішнього укладу підприємств залізничного транспорту за останні роки показує наступні зміни: зниження якості, комплексності та цілеспрямованості управління, домінування короткострокових цілей і, як наслідок, неефективність виробництва і використання ресурсів; неефективність відтворення, особливо інноваційного, скорочення інноваційної сфери на підприємствах; неефективне управління власністю та управління підприємством [2]. Цілісність залізничної галузі виявилася порушеною, а внутрішні механізми функціонування - розбалансованими.

Поряд з зазначеними негативними чинниками розвитку залізничного транспорту є і позитивні моменти пов'язані з підвищенням ролі його соціально-етичних аспектів. Вони змушують при розвитку залізничного транспорту дотримуватися у своїй діяльності чинних законів, прагнути по можливості досягати господарських цілей, керуючись соціальними і моральними вимогами (принципами). Однак, перед керівництвом залізничного транспорту виникають труднощі у виявленні цих соціально-етичних норм і ціннісних орієнтирів, оскільки щоб бути дієвими і максимально ефективними, вони не повинні бути загальними, а володіти достатнім ступенем конкретності.

Для визначення та конкретизації соціально-етичних норм на залізничному транспорті пропонується застосовувати такі принципи: ціннісної орієнтації, поваги людської гідності та сталого розвитку.

Перший принцип загострює увагу на важливості вимірювання та застосування соціальних і моральних цінностей, оскільки діяльність кожного робітника структурного підрозділу залізничного транспорту вносить певний внесок у створення суспільно-необхідних цінностей у галузь.

Принцип поваги людської гідності знаходиться в числі основоположних і домінуючих етичних принципів залізничного транспорту, як громадської структури. Оскільки він стосується не тільки внутрішнього життя організації, а й її суспільного призначення.

Принцип сталого розвитку узгоджується із забороною господарської діяльності, не сумісної з тривалим існуванням природного способу життя. Стале господарювання залізничного транспорту не тільки націлене на збереження життєвих умов для споживачів, але і має гарантувати екологічні умови, які забезпечать рівні можливості розвитку для всіх майбутніх поколінь.

Виходячи з даних принципів, для практичного виявлення ціннісних орієнтирів і виділення соціально-етичних норм щодо розвитку залізничного транспорту пропонується використовувати так званий «метод зустрічного потоку», який дозволить враховувати ціннісні і цільові представлення як окремих підрозділів і служб, так і всього персоналу залізничної галузі, та одночасно погоджувати з загальновиробничими цілями вищого рівня.

Даний метод виступає в якості альтернативи авторитарного диктату цінностей «зверху вниз», який ігнорує прояв самостійної моральної ініціативи на нижчих ієрархічних рівнях залізничної галузі. Застосування методу «зустрічного потоку» вимагає нових механізмів, що забезпечать одночасно відкритість і закритість внутрішньовиробничих процесів: з одного боку, підприємство має бути відкритим при проведенні аналітичної роботи і різних дискусій, а з іншого - вимагає застосування прийомів, що забезпечують закритість прийнятих рішень, щоб на базі встановлених цінностей домогтися єдиного напрямку дій та інтеграції.

Таким чином, можна зробити висновок, що аргументом цільової функції залізничного транспорту перестає бути тільки прибуток, і в сучасних умовах залізничні підприємства переходять на систему, орієнтовану не тільки на економічні та політичні, а й на соціально-етичні принципи. Даний аргумент забезпечує найбільший внесок у досягнення сталого розвитку залізничного транспорту.

В контексті вищезазначеного на залізничному транспорті проводиться реорганізація яка спрямована на вдосконалення існуючого господарського механізму галузі. Однак, ніякий господарський розрахунок діючих суб'єктів не міг стати реальним і ефективним до тих пір, поки у цих суб'єктів не було права власності, тобто права присвоєння, розпорядження, володіння та користування об'єктами. Економічні та політичні перетворення в державному устрої призвели до

розвитку інших, крім державної, форм власності. Це, у свою чергу, призвело до виникнення на основі Укрзалізниці відкритого акціонерного товариства залізничного транспорту України [1].

Зміна умов функціонування галузі потребує підвищеної уваги до економічного потенціалу залізничного транспорту як основної складової, що забезпечує конкурентоспроможність та сталий розвиток галузі.

У вітчизняній літературі існує безліч трактувань поняття «економічний потенціал», кожне з яких відображає той чи інший підхід до його сутності, змісту і функціональної спрямованості. Так, у самому загальному визначенні, - це засоби, запаси, джерела, що є в наявності і можуть бути мобілізовані, приведені в дію, використані для певної мети [5].

У словнику Ожегова В.І. економічний потенціал характеризується кількістю трудових ресурсів та якістю їх професійної підготовки, об'ємом виробничих потужностей, наявністю транспортних засобів, ступенем розвитку невиробничої сфери, досягненням науки і техніки [6].

Аналіз вітчизняної літератури показує, що коло визначень економічного потенціалу досить широке, від вузького його розуміння як обсягу виробництва, до такої всеосяжної категорії як соціально-економічна система. Це дозволяє вважати економічний потенціал явищем багатоаспектним і багаторівневим, яке розглядається в усьому комплексі його проявів.

Значення і важливість категорії економічного потенціалу, необхідність його оцінки та обліку використання для залізничних підприємств України обумовлена низкою причин.

Головними проблемами розвитку залізничного транспорту є насамперед його внутрішні причини. До них відносяться: застарілість основних засобів; непрозорість механізму регулювання тарифів як джерел отримання доходу від транспортної діяльності; недосконала нормативно-правова база механізмів фінансування; нераціональне використання ресурсів галузі; непривабливість інвестування галузі, як наслідок проблеми з впровадженням ефективних технологій.

Однією з зовнішніх причин щодо розвитку залізничного транспорту є певний віртуальний характер функціонування економіки країни. Причому, це притаманне як макро-, так і мікро-рівням господарювання. До цього відноситься велика питома вага в товарообмінних операціях бартеру, що утрудняє облік руху товарів, величезні борги по платежах (пасажирські залізничні перевезення), їх не обов'язковість виплати, що не припиняється «втеча» капіталу з країни, значний і досить процвітаючий сектор «тіньової» економіки.

Даний фактор і ще багато іншого робить досить проблематичним в даний час розгляд економіки України як системи, що піддається об'єктивному кількісному аналізу. А як відомо з джерел масової інформації, дані проблеми стоять дуже гостро у сталому розвитку залізничного транспорту.

Висновком даного дослідження. Сучасний залізничний транспорт України, практично поміняв статус власності, тому, як ніколи, потребує нового більш гармонічного та розвитку. Однак неефективно розвивати залізничний транспорт, не маючи можливості кількісно і якісно оцінити його власні ресурси. Тому нами і пропонується приділити найбільшу увагу до економічного потенціалу залізничного транспорту, використання якого надає уявлення про майбутнє (розвиток) даного об'єкту. Крім того економічний потенціал створюється на основі об'єднання компетенції суб'єктів галузі, а також шляхом об'єднання ресурсів, що знаходяться в їх розпорядженні. Також, в залежності від можливих джерел формування (внутрішні чи зовнішні) економічний потенціал залізничного транспорту може включати ресурси, які надійшли ззовні. Це можливо унаслідок формування промислово-транспортно-фінансових об'єднань країни.

Виходячи з цього, загальна оцінка економічного потенціалу, повинна стати основним етапом при реорганізації залізничного транспорту, та ефективним механізмом реалізації стратегічних цілей розвитку транспортного комплексу України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс] :

[закон України від 23.02.2012 № 4442-VI : офіц. текст : станом на 23 лют. 2012 р.]. – Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>

2. Бачевський Б.Є. Потенціал і розвиток підприємства [Текст] : навч. посіб. / Б.Є. Бачевський, І.В. Заблодська, О.О. Решетняк. — К.: Центр учбової літератури, 2009. — 400 с.

3. Дикань В.Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць / УкрДАЗТ. - 2008. - Вип.24. - С.14-19.

4. Лапін Є.В. Економічний потенціал підприємств промисловості : формування, оцінка, управління [Текст] : автореф. дис. на здобуття наук. степеня докт. екон. наук: спец. 08.07.01 «Економіка промисловості» / Є.В. Лапін. — Х., 2006. — 36 с.

5. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка [Текст]: навчальний посібник / Н.С. Краснокутська. — К.: Центр навчальної літератури, 2005. — ДЕУ, 2002. — 364 с.

6. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка [Текст]: / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. - М.: Азбуковник, 1999. - 944 с.

7. Отенко И. П. Стратегическое управление потенциалом предприятия [Текст] : монография / И. П. Отенко. — Харьков : ХНЭУ, 2006. — 256 с.

8. Юсупова Т.М. Оцінка економічного потенціалу при реалізації стратегічного управління витратами на підприємствах залізничного транспорту [Текст]: / Т.М. Юсупова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць / УкрДАЗТ. - 2011. - № 34. - С. 351-353.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.5:656.224

ОСНОВНІ ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ПІДВИЩЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ ТА ПРИНЦИПИ ОПТИМІЗАЦІЇ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Момот А. В., аспірант (ДНУЗТ)

В роботі досліджено основні фактори, що впливають на мобільність населення України та запропоновано удосконалений методичний підхід щодо визначення раціональних зон курсування швидкісних поїздів. Врахування основних факторів, що впливають на підвищення мобільності України, та оптимальних зон курсування швидкісних поїздів підвищує обґрунтованість управлінських рішень щодо забезпечення ефективності функціонування швидкісних перевезень.

Ключові слова: мобільність населення, транспортний ринок, попит на пасажирські перевезення,