

УДК 656.2

*Галина Кучерук  
Ольга Левченко*

## СКЛАДОВІ ЛОГІСТИЧНИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Досліджено складові логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту.*

*Ключові слова:* ресурси, можливості, логістика, потенціал підприємства.

*Исследованы составляющие логистических ресурсов предприятий железнодорожного транспорта.*

*Ключевые слова:* ресурсы, возможности, логистика, потенциал предприятия.

*Studied components of logistics resources of railway undertakings.*

*Keywords:* resources, capabilities, logistics, potential businesses

**Постановка проблеми.** Реформи, перебудова організаційної структури управління залізничного транспорту України, неминучість яких впливає із необхідності адаптації до змін зовнішнього середовища, вимагають застосування нових, більш сучасних підходів до підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту. У зв'язку з цим ефективне використання логістичного потенціалу підприємств залізничного транспорту є необхідним з огляду на активізацію конкуренції на ринку транспортних послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням потенціалу підприємств, економічних ресурсів, зокрема й логістичних, займалися такі відомі вітчизняні та зарубіжні вчені, як: Краснокутська Н. С., Федонін О. С., Вовк О. М., Должанський І. З., Попова І. В., Гриценко С. І., Матвієнко-Біляєва Г. Л., Проценко І. О. [1 – 8].

Проте складові логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту досліджені не достатньо, що в умовах активізації конкуренції на ринку транспортних послуг є суттєвим недоліком.

**Метою статті є** дослідження складових логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі економічного розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Сьогодні залізничний транспорт задовольняє потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях, проте ефективність його діяльності, якість послуг, що надаються споживачам, все більшою мірою не відповідають сучасним вимогам. Набирають силу небезпечні тенденції фізичного зносу і морального старіння виробничо-технічної бази та зниження провізної спроможності залізниць. Це створює реальні загрози подальшому розвитку економіки та національній безпеці держави та вимагає невідкладних дій для подолання кризових явищ у діяльності залізничного транспорту.

Для вирішення наявних проблем залізничного транспорту Кабінетом Міністрів

© Кучерук Г. Ю., Левченко О. В., 2013

Україні 16 грудня 2009 р. було затверджено Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки [9], метою якої є створення економіко-організаційних структур залізничного транспорту та впровадження відповідних нормативно-правових основ, що забезпечать потрібні умови для залучення фінансових ресурсів і реалізації інноваційно-інвестиційної моделі розвитку, здатної забезпечити ефективне функціонування підприємств в умовах ринкової економіки.

На сьогоднішній день логістичний потенціал підприємств залізничного транспорту використовується неефективно і не повною мірою. Проте, ефективне його використання сприяє подальшому розвитку підприємств залізничного транспорту, зростанню позитивних фінансових результатів їхньої діяльності, і як наслідок, підвищенню конкурентоспроможності.

Основними складовими логістичну потенціалу є логістичні ресурси та логістичні можливості підприємства. Зважаючи на це, доцільно проаналізувати логістичні ресурси підприємств залізничного транспорту. На рис. 1. наведено складові логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту, які складаються з нематеріальних, матеріальних, інформаційних, природних, фінансових, трудових та техніко-технологічних ресурсів, а також ресурсів виробничих відносин.

Нематеріальні ресурси являють собою елементи потенціалу підприємства, для яких характерна відсутність матеріальної основи [10].

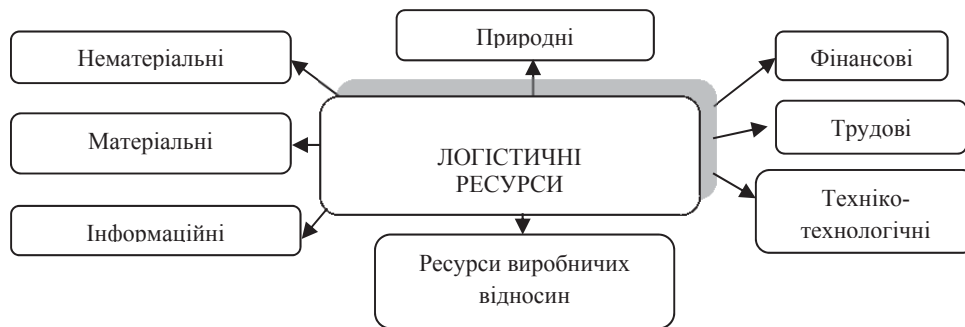


Рис. 1. Складові логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту

Більшість вчених зазначають, що нематеріальні ресурси (або активи) – це різного роду права та привілеї, які забезпечують власникам певний дохід або іншу корисність, мають вартість, але не мають матеріально-речового вмісту та визначеності розмірів майбутнього прибутку від їх використання.

Відповідно до визначення, що міститься в Міжнародних стандартах оцінки МСО 2003, нематеріальні (неосяжні) активи являють собою інтереси, що містяться в нематеріальних об'єктах (навичках менеджменту та маркетингу, кредитних рейтингах, гудволі та різноманітних юридичних правах або інструментах (товарних знаках, авторських правах, франшизах, патентах, контрактах) [6].

Нематеріальні ресурси, крім інтелектуальної власності, містять також майнові права, відкладені (відстрочені) витрати та гудвіл [11]. При цьому під інтелектуальною власністю розуміють власність на результати інтелектуальної діяльності та продукти інтелектуальної творчої праці (винаходи, патенти, духовну та творчу діяльність) [12]. Під майновими правами розуміють юридично закріплені права фізичних та юридичних осіб, які можуть володіти, розпоряджатися та користуватися

певними майновими цінностями [13]. Відкладені або відстрочені витрати являють собою організаційні витрати, що здійснюються в момент створення підприємства (наприклад, витрати, пов'язані з утворенням юридичної особи – гонорари юристам за складання установчих документів, послуги за реєстрацію фірми тощо.) [14]. На сьогоднішній день відкладені витрати на підприємствах залізничного транспорту відсутні, проте при зміні організаційної структури управління ці витрати обов'язково будуть.

Гудвіл являє собою нематеріальні активи фірми, такі як репутація компанії, зв'язки, способи маркетингових досліджень, сприятливе місце розташування та ін. [12]. Також гудвіл може бути визначений як сукупність тих елементів бізнесу або персональних якостей, які стимулюють клієнтів продовжувати користуватися послугами даного підприємства і приносять йому прибуток понад того, який потрібний для одержання розумного доходу на всі інші активи підприємства, включаючи дохід на всі інші нематеріальні активи, що можуть бути ідентифіковані й окремо оцінені [14]. На сьогоднішній день, не зважаючи на наявність розробок щодо оцінки гудвілу, на залізничному транспорті він не використовується, оскільки підприємства залізничного транспорту перебувають у державній власності, як правило, займають монопольне положення тощо.

На думку Мочерного С. В., Ларіної Я. С., Устенко О. А. [12] матеріальні ресурси – це різноманітні види сировини, матеріалів та паливно-енергетичних ресурсів. У економічному словнику матеріальні ресурси визначаються як основні та оборотні засоби виробництва, що використовують у виробничому процесі та формують його матеріально-речовинну базу [15].

Оскільки різноманітні речовинні елементи виробництва, що використовуються як предмети праці, включаються до оборотних засобів виробництва, то більш повним визначенням матеріальних ресурсів є визначення, надане у економічному словнику. Отже, під матеріальними ресурсами слід вважати основні та оборотні засоби виробництва, що використовують у виробничому процесі та формують його матеріально-технічну базу. До основних засобів на підприємствах залізничного транспорту належать: рухомий склад, земельні ділянки, будинки, споруди, інструменти, прилади тощо, до оборотних – запаси сировини, матеріалів, палива, виробничий та побутовий інвентар, грошові ресурси (дебіторська заборгованість, короткотермінові фінансові вкладення тощо).

Будь-яка діяльність тісно пов'язана з використанням трудових ресурсів, під якими розуміють сукупність працівників, що мають необхідну професійну підготовку, необхідні знання та вміння для ефективного виконання певних функцій [13]. Також до характеристик трудових ресурсів належать моральність і мораль, інтелект, навички, кваліфікація і досвід працівників. Вони безпосередньо впливають на конкурентні можливості підприємства і є одним з найважливіших чинників створення конкурентних переваг [16].

На підприємствах залізничного транспорту трудові ресурси – це сукупність працівників, що безпосередньо здійснюють функції, передбачені технологічними процесами, які забезпечують перевезення пасажирів і вантажів. Кількість працівників, які належать до категорії трудових ресурсів по перевезеннях, розподіляється на безпосередніх виконавців технологічних операцій та адміністративний персонал, що виконує функції менеджменту.

У логістичній діяльності підприємства трудові ресурси виступають як сукупність працівників різного рівня (залежно від виконуваних функцій), що створюють

умови для реалізації необхідних для досягнення поставленої цілі завдань. За виконуваними трудовими функціями персонал згідно з Державним класифікатором професій ДК 003-95 поділяють на п'ять груп: керівники, професіонали, фахівці, технічні службовці та робітники [17].

У будь-якому разі до логістичної діяльності підприємств залізничного транспорту залучені працівники не лише управлінського рівня, які приймають рішення щодо активізації логістичної діяльності, рівня фінансування та залучення інших ресурсів, а працівники всіх інших груп. Також трудові ресурси формують об'єкти інтелектуальної власності, які включаються до нематеріальних активів, що свідчить про якісно новий рівень роботи працівників. Таким чином, трудові ресурси є незамінною ланкою в здійсненні логістичної діяльності підприємства, суттєво впливають на діяльність підприємства та потребують постійного розвитку (підвищення кваліфікації), оволодіння новими знаннями, вміннями тощо).

Згідно з фінансовою енциклопедією [18] до фінансових ресурсів підприємств належать кошти, що перебувають у розпорядженні підприємств, у тому числі – це грошові фонди, цінні папери, валютні цінності. Фінансові ресурси являють собою грошові кошти, якими розпоряджається підприємство і які характеризують його за станом активів, ліквідністю, наявністю кредитних ліній, інвестицій тощо. Фінансові ресурси на підприємствах залізничного транспорту повинні забезпечувати кожен конкретну технологічну ланку перевізного процесу оптимальним обсягом коштів, необхідних для покриття витрат на його виконання. Фінансові ресурси підприємств поділяються на власні та залучені. До власних фінансових ресурсів належать прибуток та амортизаційні відрахування, до залучених – кредитні ресурси, інвестиції тощо.

Згідно із економічною енциклопедією природні ресурси – це елементи природного середовища (об'єкти, процеси, умови), які використовуються для задоволення матеріальних і духовних потреб суспільства. Вони можуть справляти суттєвий вплив на ефективність діяльності підприємства. До природних ресурсів на залізничному транспорті належать природно-кліматичні умови, в яких знаходяться залізниці і від яких залежить рівень собівартість перевезень. Серед шести залізниць України найскладніші природно-кліматичні умови на Львівській залізниці, внаслідок чого на цій залізниці при перевезенні вантажів збільшуються витрати паливно-мастильних матеріалів, зростає час простою на станціях рухомого складу, збільшуються витрати на тягу поїздів тощо, що справляє суттєвий вплив на собівартість перевезень.

На сьогоднішній день одним із важливих ресурсів логістичної діяльності підприємств залізничного транспорту, без якого він не зможе розвиватися, є інформаційні ресурси, під якими розуміють сукупність знань, ідей, відомостей тощо, які поступово накопичуються у процесі розвитку науки та практичної діяльності людей.

До інформаційних ресурсів на підприємствах залізничного транспорту належить статистична інформація, яка оброблюється у обчислювальному центрі Укрзалізниці, а також електронний документообіг, пов'язаний з перевезенням вантажів залізничним транспортом. Важливою складовою електронного документообігу є електронний підпис, який дозволяє здійснювати відносини між клієнтами та адміністраціями залізниць на безпаперовій основі, що мають юридичну силу.

Впровадження електронного документообігу на залізничному транспорті являє собою використання нової інформаційної технології, що забезпечує оформлення в електронному вигляді документів, пов'язаних з організацією та здійсненням перевезень вантажів, а також доставку і видачу цих електронних документів за належні-

стю причетним до перевезення сторонам. Застосування електронного документообігу дає можливість:

- підвищити якість транспортного обслуговування користувачів послуг залізничного транспорту, забезпечуючи можливість оформлення перевезень у зручному місці в зручний час;
- збільшити швидкість доставки вантажу за рахунок скорочення часу його знаходження в пунктах переробки;
- скоротити витрати на оформлення, пересилання та зберігання паперових документів для всіх учасників перевезення;
- підвищити схоронність перевезених вантажів, відстеження всіх технологічних операцій з вантажем, які виконувалися в процесі перевезення.

Техніко-технологічні ресурси – це елементи, які утворюють матеріально-технічну базу підприємства, технологій, що використовуються при виконанні перевезень. Технологічні ресурси залізниць, що використовуються для перевізного процесу, прив'язуються до нормативів експлуатаційної роботи і визначають ступінь технологічної готовності рухомого складу й інфраструктури до здійснення перевезень вантажів і пасажирів при обов'язковому забезпеченні безпеки руху поїздів і маневрової роботи. До техніко-технологічних ресурсів також належать впровадження принципово нової техніки, технологій тобто досягнень науково-технічного прогресу у виробництві.

Протягом 2012 р. відповідно до програми плану впровадження нової техніки та прогресивних технологій на залізницях України було впроваджено Прикордонну систему оперативного таксування документів на перевезення транзитних вантажів за даними, що обробляються станційними автоматизованими робочими місцями, які встановлені на всіх прикордонних переходах залізниць України. Наприкінці 2012 р. рівень повноти обробки перевізних документів зріс до 95 % (на початку 2012 р. цей показник не перевищував 52 %), кількість документів з правильним нарахуванням тарифу складає 96 % (на початку року – до 60 %) від оброблених документів.

Ресурси виробничих відносин – це ресурси відносин між людьми, що виникають у процесі виробництва, розподілу, обміну і споживання матеріальних благ та послуг, являють собою стійкі зв'язки із зовнішнім середовищем. Підприємства залізничного транспорту при здійсненні перевезень постійно контактують з низкою контрагентів, до яких належать зокрема й експедиторські компанії. Взаємовідносини між ними будуються на договірних умовах. З точки зору логістики наявність довгострокових відносин, підкріплених угодами, сприяє налагодженню партнерських стосунків.

Ресурси виробничих відносин з точки зору логістичного потенціалу мають вирішальне значення, оскільки ефект в логістиці базується саме на системному підході, взаємоузгоджених діях всіх учасників логістичного процесу. Тому налагодження стратегічних партнерських відносин з посередниками перевізного процесу сприяє розвитку логістичного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

**Висновок.** Аналіз складових логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту свідчить про їх взаємозалежність та взаємовплив, що вимагає проектування альтернативних можливостей їх використання. Наявність альтернативного набору логістичних можливостей дозволить обрати оптимальний варіант використання та розвитку логістичних ресурсів підприємств залізничного транспорту. Для ефективного надання якісних, конкурентоспроможних послуг при мінімальних

витратах на сучасному ринку транспортних послуг співвідношення ресурсів і можливостей має бути оптимальним.

Управління логістичним потенціалом на підприємствах залізничного транспорту повинне впливати на ефективність використання ресурсів за рахунок забезпечення більш ефективної координації роботи окремих функціональних підрозділів, скороченням часу виробничих процесів, надійності виконання договірних зобов'язань тощо. Зазначене свідчить, що управління логістичним потенціалом підприємств залізничного транспорту може сприяти як більш ефективному використанню ресурсів і можливостей, так і більш ефективному їх формуванню.

Проведений аналіз свідчить про необхідність дослідження сучасного стану використання логістичного потенціалу в діяльності підприємств залізничного транспорту.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Краснокутська Н. С.* Потенціал підприємства: формування та оцінка. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 352 с.
2. *Вовк О. М.* Управління інвестиційними ресурсами авіаційно-ремонтних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / О. М. Вовк. – Нац. авіац. ун-т. – К., 2010. – 20 с.
3. *Федонін О. С.* Потенціал підприємства: формування та оцінка : Навчально-метод. посібник для самост. вивчення дисц. / Федонін О. С., Рєпіна І. М., Олексюк О. І. – К. : КНЕУ, 2005. – 264 с.
4. *Должанский И. З., Загорная Т. О., Удалых О. А., Герасименко И. Н., Ращупкина В. Н.* Управление потенциалом предприятия.: Учебное пособие. – Изд. 2 перераб. и доп. – СПД Куприянов В. С., 2010. – 357 с.
5. *Попова І. В.* Логістичний менеджмент як складова логістичного потенціалу підприємства // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля // Наук. журнал. – Луганськ, 2011. – №11(153), ч.1.
6. *Грищенко С. П.* Логистический потенциал как фактор развития транспортно-логистических кластеров // Социально-экономические аспекты промышленной политики. Актуальные проблемы управления человеческими ресурсами и маркетинга в контексте стратегии развития Украины: Сб. науч. тр. в 3 т. – Т.3 / НАН Украины. Ин-т экономики промышленности. – Донецк, 2007. – С. 99 – 105.
7. *Матвієнко-Біляєва Г. Л.* Логістичний потенціал підприємства в сучасних умовах господарювання // Економічний форум. – Харківський національний економічний університет. – 4/2011.
8. *Фрейдман О. А.* Анализ логистического потенциала региона. – Иркутск : ИрГУПС, 2013. – 164 с.
9. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
10. *Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А.* Економічний енциклопедичний словник: У 2 т.; Т.1/ За ред. Мочерного С. В. – Львів: Світ, 2006. – 568с.
11. *Оценка стоимости нематериальных активов и интеллектуальной собственности / Козырев А., Макаров В. Л.* – М.: Интерреклама, 2003. – 352 с
12. *Економічна енциклопедія: У 3 т.; Т 1/ Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.*
13. *Економічна енциклопедія: У 3 т.; Т 3/ Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 952 с.*
14. <http://ua.convdocs.org/docs/index-29267.html?page=9>
15. *Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А.* Економічний енциклопедичний словник: У 2т.; Т.1/ За ред. Мочерного С. В.. – Львів: Світ, 2006. – 568 с.
16. *Довгань Л. Є., Каракай Ю. В., Артеменка Л. П.* Стратегічне управління: Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 440 с.
17. <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/vb375609-05>
18. *Орлюк О. П., Воронова Л. К., Заверуха І. Б.* Фінансова енциклопедія./ За заг. ред. Орлюк О. П. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 472 с.