

слуговування всього ланцюга руху товарів від виробників до споживачів за допомогою впровадження інновацій.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Большая экономическая энциклопедия / Варламова Т. П., Васильева Н. А., Неганов Л. М., Сарафанова Е. В., Шаш Н. Н. – М.: Эксмо, 2008. – 816 с.
2. Фатхутдинов Р. А. Инновационный менеджмент : учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов / 5-е изд. доп. и перераб. – С.Пб. : Питер, 2006. – 448 с.
3. Украина и ее регионы на пути к инновационному обществу : монография : [в 4 т.] / [А. И. Амоша, И. П. Булеев, В. И. Дубницкий и др.] ; под общ. ред. В. И. Дубницкого и И. П. Булева ; Ин-т экономики пром-сти НАН Украины, Донец. экономико-гуманитарный ин-т, Академия экон. наук Украины. – Донецк : Юго-Восток, 2011. – Т. 2. – 2011. – С. 7–41.
4. Бовин А. А. Управление инновациями в организации : учеб. пособие / А. А. Бовин, Л. Е. Чередникова, В. А. Якимович. – М. : Омега-Л, 2006. – 296 с.
5. Смоловщикова Н. В. Инновации в торговле: сущность и классификация / Смоловщикова Н. В. // Проблемы теории и практики управления. – 2010. – № 6. – С. 108–115.

УДК 338.2-049.5

## ПРОБЛЕМИ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

**В. О. Ткач, доктор економічних наук; О. І. Почечун**

Сьогодні розвиток туризму в Україні набирає обертів, а ефективність цього процесу напряму залежить від ефективності роботи підприємств різних видів транспорту, що

зумовлюється прямою залежністю підприємств туризму від ефективної транспортної інфраструктури (рис. 1).

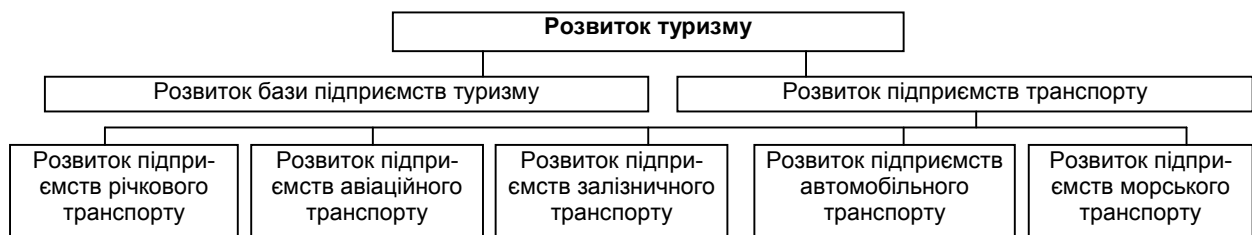


Рис. 1. Елементи процесу розвитку туризму

За останні роки динаміка руху туристичних потоків неодноразово змінювалась (див. рис. 1). Кількість іноземних громадян, які відвідали Україну з 2000 по 2008 р. зростає з 6430,94 тис. чол. до 23012,823 тис. Причини такого росту очевидні: після розпаду Радянського Союзу Україна стала відкритою для іноземних громадян.

З настанням світової економічної кризи, що торкнулась і економіки нашої країни, цей

показник впав на 18,27 % і становив в 2009 р. 20798,342 тис. чол. Проте з настанням покращення економічної ситуації в країні спостерігається позитивна тенденція росту вхідного туристичного потоку.

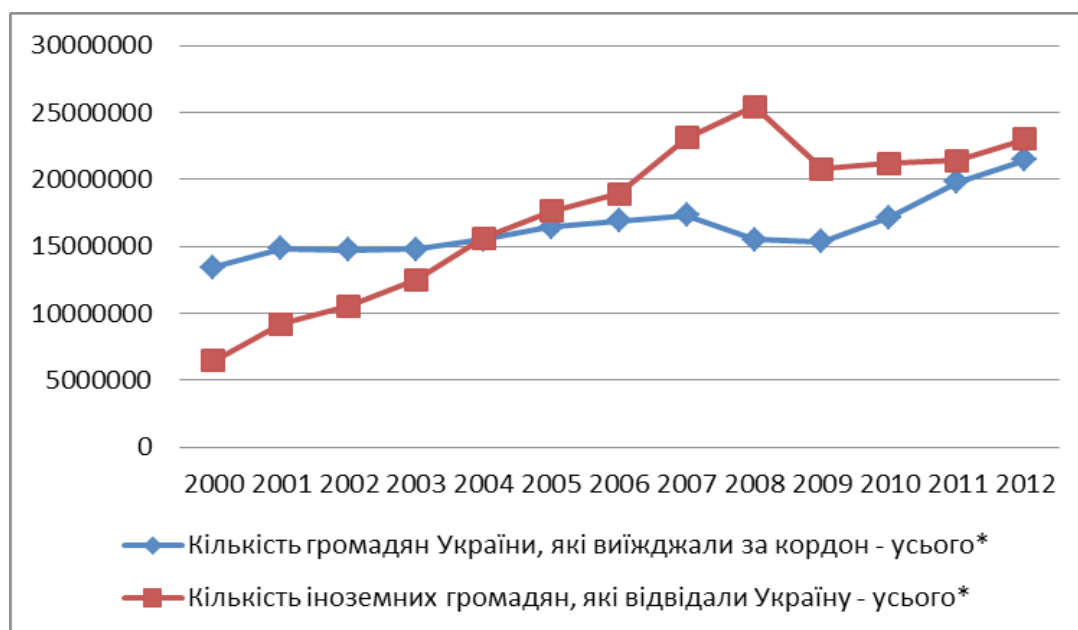
Динаміка вихідного туристичного потоку була більш стабільною упродовж 2000–2007 рр. у середньому закордон виїжджали 16397,341 тис. чол. За 2011 р. закордоном

побувало 19773,143 тис. чол., що на 8 % за 2012 р. (рис. 2) [3].

За таких умов середня кількість туристів, яких обслуговували суб'єкти туристичної діяльності в період 2000–2012 рр. у середньому становила 2380,296 тис. чол. (рис. 3) [3].

Структура при цьому значно змінилася (рис. 4). Якщо в період з 2000 року по 2003 рік

домінували потоки внутрішніх туристів (у середньому частка становила 18–19 %), то починаючи з 2004 р. і до сьогодні переважають потоки туристів, що є громадянами України, які виїжджають за кордон (з 2004 р. частка в загальній кількості туристів, що обслуговуються суб'єктами туристичної діяльності, зростає з 23 до 64 % у 2012 р.) [3].



\* Включно з одноденними відвідувачами (за даними Адміністрації Держприкордонслужби України).

Рис. 2. Динаміка руху туристичних потоків за 2000–2012 рр.

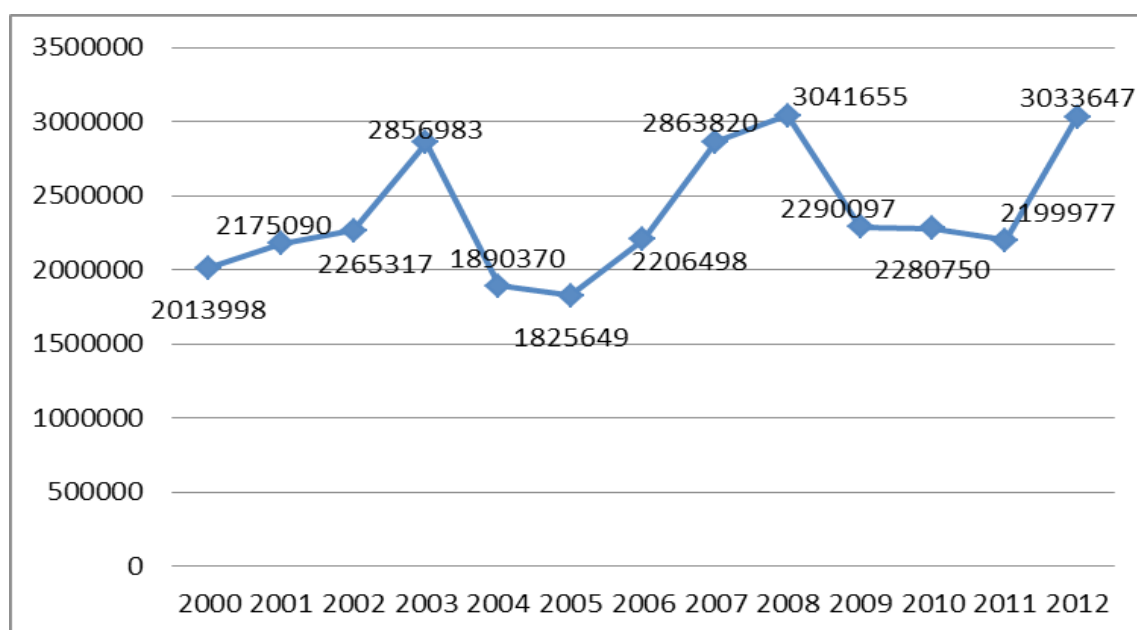


Рис. 3. Кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності України з 2000 року по 2012 р., чол.



Рис. 4. Структура потоку туристів, які обслуговували суб'єкти туристичної діяльності за 2000–2012 рр.

Таку тенденцію легко можна пояснити відсутністю належного сервісу та неадекватним співвідношенням «ціна-якість» туристичного продукту в нашій країні. Іноземці на квапляться до нашої країни через нерозвиненість туристичної інфраструктури порівняно з іншими країнами.

Таким чином, однією з головних проблем розвитку туристичної сфери в Україні є проблема «ціна – якість» туристичного продукту, що справедливо стосується і підприємств залізничного транспорту.

Розвиток перевезень туристів залізничним транспортом в Україні, як в країні з постсоціалістичним минулим, тісно пов'язаний із розвитком мандрівок, що організовувалися в Радянському Союзі ще в 1960-х рр. Тоді було організовано п'ять туристсько-екскурсійних потягів, які обслуговували трохи більше 2000 чоловік. Найпопулярнішими маршрутами вважалися ті, що починалися у Владивостоку і проходили через Сибір, Москву, Ленінград, Ригу, Таллінн, Вільнюс, Київ, Крим («Транс-союзна залізнична подорож»), найбільших українських, кавказьких міст і міст Прибалтики, а також маршрути Східно-Сибірської залізниці (на теренах Бурятії й Іркутської області) тощо. Крім внутрішньосоюзних подорожей на туристських потягах організовувалися поїздки й закордон.

Сьогодні перевезення туристів залізничним транспортом не є таким популярним, як колись. Це пов'язано в першу чергу з такими факторами:

- низький рівень комфорту самих подорожей на залізничному транспорті;
- відсутність стабільності роботи залізниць на деяких важливих для туристичної сфери напрямках;
- дорогий сервіс на вокзалах і супутніх послуг;
- зниження престижності подорожі залізницею;
- відносно зниження безпеки подорожей;
- високі тарифи (невідповідність ціни і якості);
- інше.

Порівняння перевезень пасажирів різними видами транспорту по Україні показало, що після отримання Україною незалежності перевезення пасажирів усіма видами транспорту різко скоротилися (рис. 5).

З кожним роком усе менше перевезень здійснює річковий транспорт. Так, протягом 2011 і 2012 р. було перевезено 962,8 тис. пас. і 722,7 тис. пасажирів відповідно, тоді як у

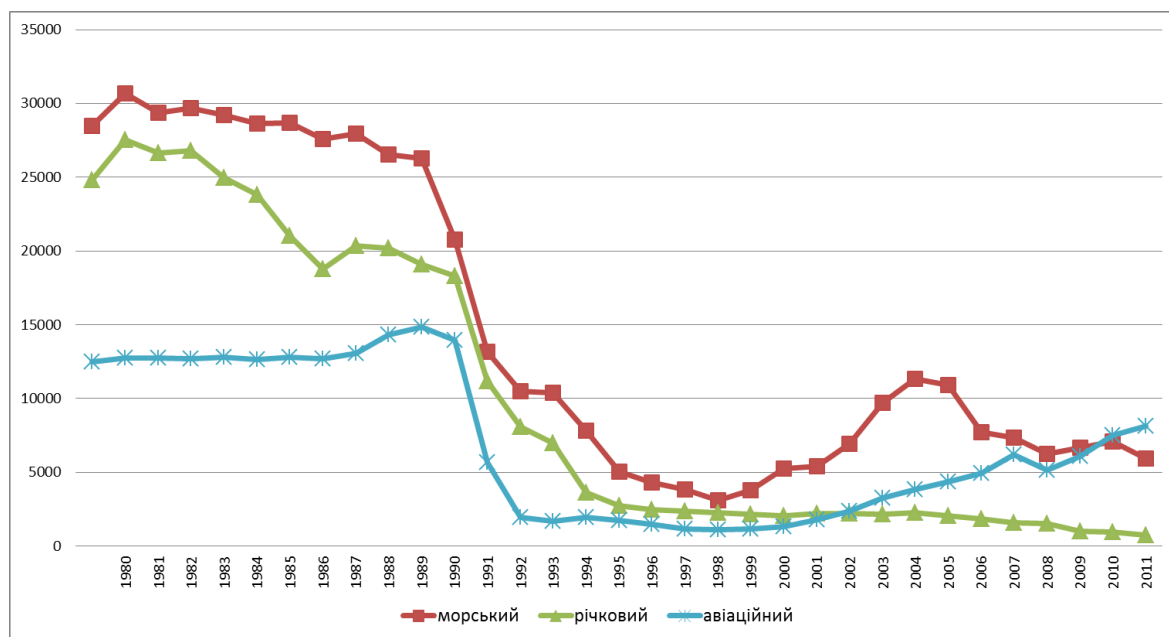


Рис. 5. Динаміка перевезень пасажирів морським, річковим і авіаційним видами транспорту в Україні за 1980–2011 рр., тис. пасажирів

радянські часи ця цифра коливалась на рівні 19500 тис. пасажирів [3].

Зі збільшенням вихідного туристичного потоку відповідного розвитку набув і авіаційний транспорт. Його показники такі: 2010 р. – 6106,5 тис. пасажирів, 2011 р. – 7504,8 тис., і у 2012 р. – 8106,3 тис. [3].

Найбільшу питому вагу у перевезеннях пасажирів без урахування міського транспорту становлять автомобільний і залізничний, і якщо динаміка перевезень залізничним видом транспорту є досить стійкою, то перевезення автомобільним транспортом у середньому

коливаються від 3000000 тис. пасажирів до 4000000 тис. пасажирів на рік (рис. 6) [3].

Дослідження структури відправлень (перевезення) пасажирів за видами транспорту (табл.) показало, що у період з 2010 по 2012 р. залізничний транспорт мав середній показник 6,2 % у загальній структурі перевезень, автомобільний – 51,5 %, річковий – 0,01 %, морський 0,99 %, авіаційний – 0,11 %, трамвайний – 11 %, тролейбусний – 18,5 %, метрополітенний – 11,2 % [3].

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному

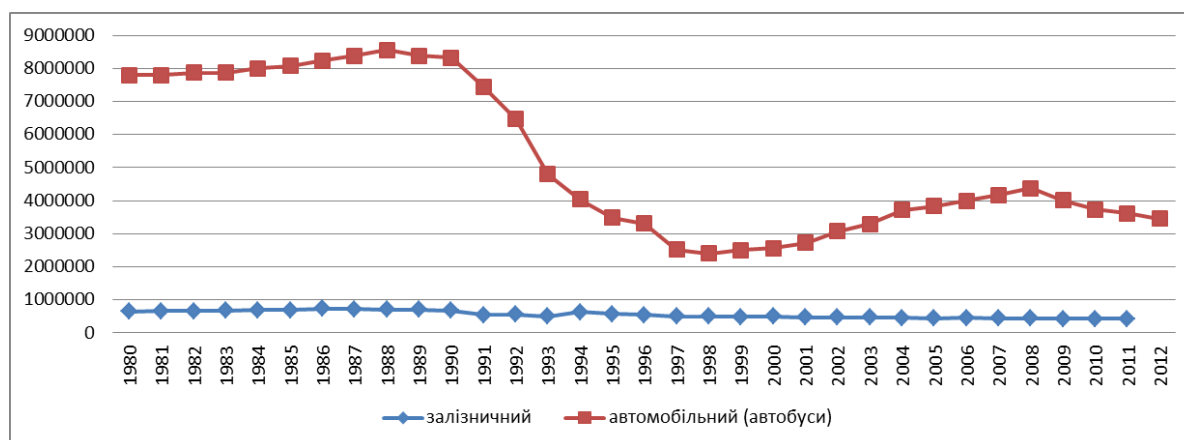


Рис. 6. Перевезення пасажирів залізничним і автомобільними видами транспорту в Україні за 1980–2011 рр., тис. пасажирів

Таблиця

## Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування

%

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітенний
1980	4,96	0,22	0,19	59,61	0,10	13,55	18,09	3,29
1981	4,99	0,23	0,21	59,57	0,10	13,32	17,97	3,62
1982	5,00	0,22	0,20	59,92	0,10	12,76	17,88	3,92
1983	5,05	0,22	0,20	59,53	0,10	12,78	18,18	3,94
1984	5,10	0,22	0,19	59,34	0,09	12,59	18,38	4,09
1985	5,12	0,21	0,18	59,45	0,09	12,29	18,23	4,44
1986	5,28	0,21	0,15	59,20	0,09	12,17	18,60	4,30
1987	4,91	0,19	0,13	57,37	0,09	13,11	20,17	4,04
1988	4,70	0,18	0,13	56,56	0,09	13,24	20,89	4,20
1989	4,68	0,18	0,13	55,76	0,10	13,35	21,48	4,32
1990	4,47	0,18	0,13	55,62	0,10	13,40	21,58	4,53
1991	4,02	0,16	0,14	55,79	0,10	13,57	21,76	4,46
1992	4,67	0,11	0,09	54,37	0,05	13,65	21,92	5,14
1993	5,24	0,11	0,08	50,07	0,02	14,03	23,72	6,73
1994	7,13	0,12	0,08	45,66	0,02	14,97	24,29	7,74
1995	8,47	0,11	0,05	51,11	0,03	12,06	19,94	8,23
1996	7,96	0,07	0,04	48,83	0,03	11,64	23,50	7,92
1997	6,97	0,06	0,03	34,98	0,02	17,62	33,25	7,07
1998	6,47	0,05	0,03	31,01	0,02	18,72	35,07	8,63
1999	6,15	0,04	0,03	31,62	0,01	18,41	34,57	9,16
2000	6,41	0,05	0,03	32,87	0,01	17,75	33,19	9,69
2001	6,11	0,07	0,03	35,55	0,02	17,42	30,45	10,36
2002	6,03	0,07	0,03	39,80	0,02	15,52	27,76	10,78
2003	6,18	0,09	0,03	42,76	0,03	14,68	24,91	11,32
2004	5,65	0,12	0,03	46,52	0,04	13,91	23,12	10,61
2005	5,43	0,14	0,03	46,79	0,05	13,55	23,21	10,81
2006	5,44	0,13	0,02	48,38	0,05	13,14	21,70	11,13
2007	5,44	0,09	0,02	50,80	0,06	12,50	19,73	11,34
2008	5,35	0,09	0,02	52,44	0,07	11,56	18,97	11,51
2009	5,86	0,09	0,02	55,17	0,07	10,82	17,64	10,34
2010	6,24	0,10	0,01	54,44	0,09	10,43	17,58	11,11
2011	6,16	0,10	0,01	51,75	0,11	11,43	19,29	11,15
2012	6,30	0,09	0,01	50,64	0,12	11,74	19,75	11,36

комплексі країни, який забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту [2].

Аналіз динаміки пасажирообороту за видами транспорту у 1980–2011 рр. показує тенденцію до зниження за всіма видами транспорту, крім авіаційного. Такий стан речей легко пояснити непривабливістю туристичної інфраструктури України, адже більшість рейсів здійснюється закордон. З одного боку, розвиток транспортної інфраструктури в аспекті

пасажиропотоків значною мірою залежить від розвитку туристичної галузі. З іншого боку без належної якості послуг усіма видами транспорту не можливе якісне обслуговування туристів.

На сьогоднішній день основні пасажиропотоки у структурі міжміського сполучення обслуговуються автомобільним (в середньому 150 млн на рік), залізничним (62 млн на рік) і морським (7 млн на рік) видами транспорту.

Щодо приміського сполучення, то тут зберігається стійка тенденція на користь автомо-

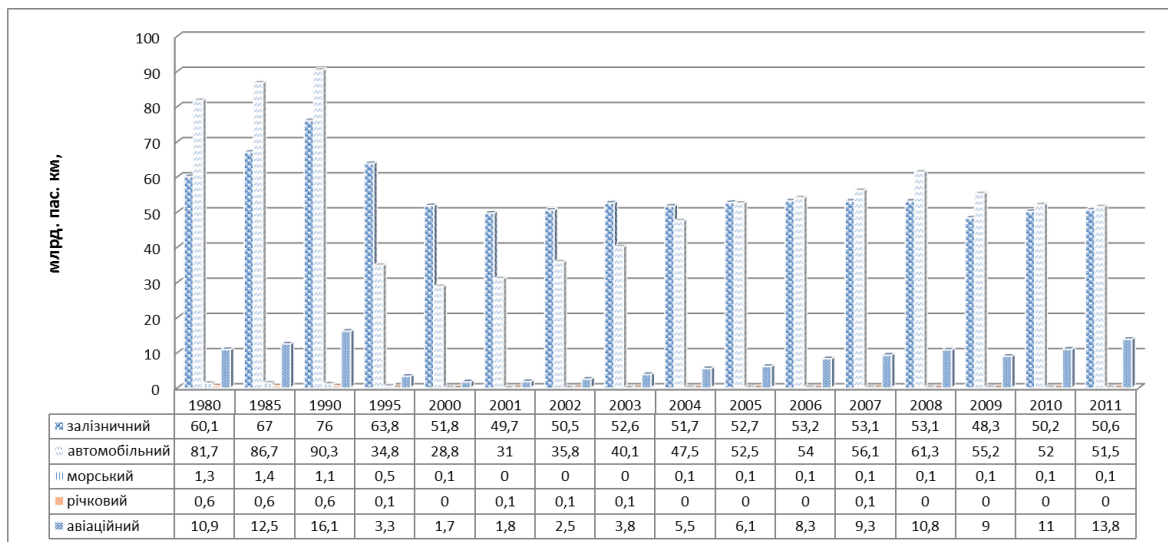


Рис. 7. Динаміка пасажирообороту за видами транспорту (без міського електротранспорту) у 1980–2011 рр., млрд пасажирів км

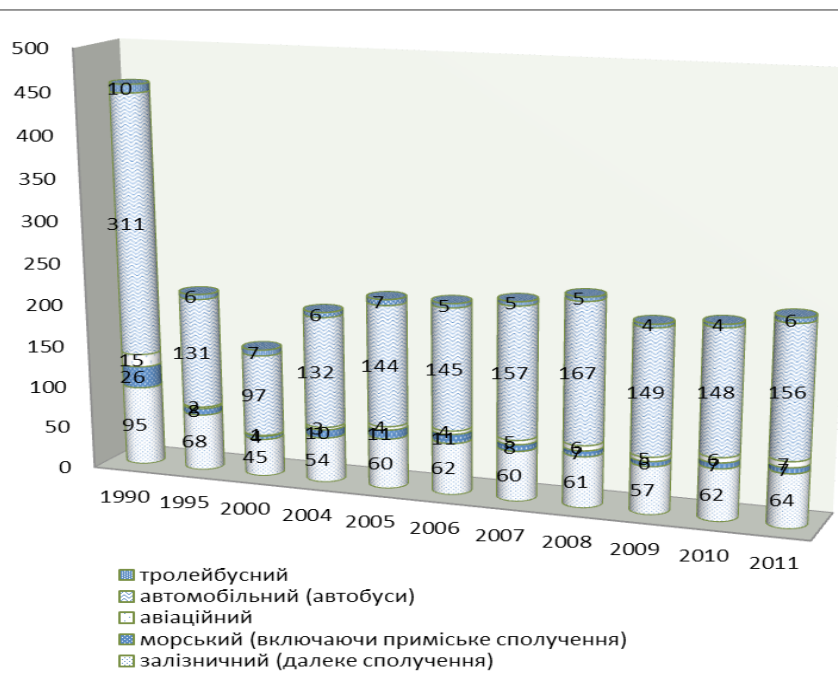


Рис. 8. Відправлення (перевезення) пасажирів у міжміському сполученні за 1990–2011 рр., млн

більшого транспорту (в середньому 650 млн на рік). Залізничним транспортом перевезення здійснюються в середньому в розмірі 365 млн на рік і з кожним роком (рис. 9) цей показник знижується. Така тенденція може призвести до занепаду пасажирських перевезень залізницею, а отже, з огляду на економічні закони, це дасть можливість набути монополістичних властивостей іншим видам перевізників, що

врешті-решт торкнеться тих верст населення, які і так сьогодні існують за межею бідності.

Все це раз підкреслює необхідність підвищення якості перевезення пасажирів усіма видами транспорту загалом, і залізничного зокрема.

Стан значної частини рухомого складу, залізничних колій і терміналів сьогодні не відповідає європейським стандартам і загрожує технічній безпеці перевезень.

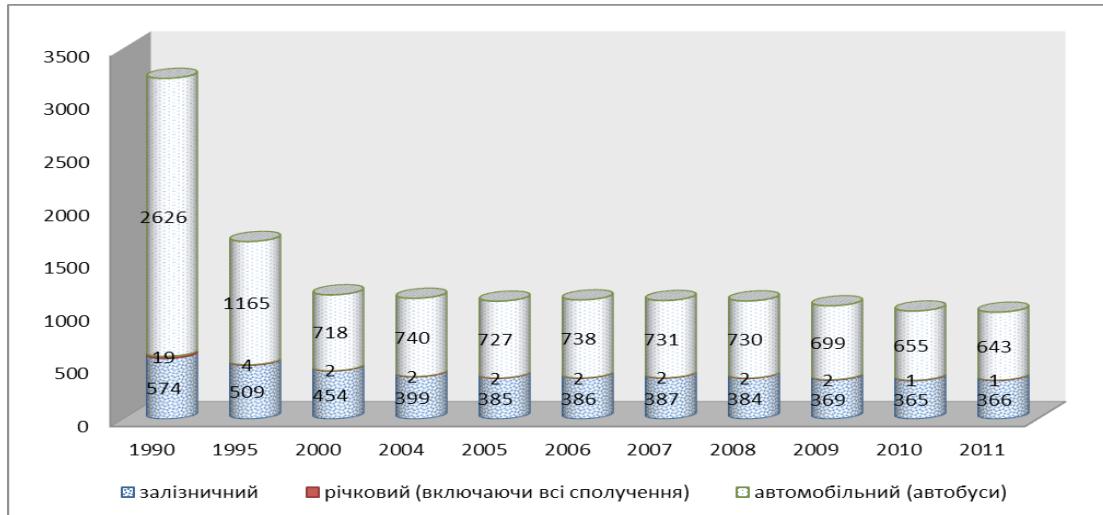


Рис. 9. Відправлення (перевезення) пасажирів у приміському сполученні за 1990-2011 рр., млн

Якщо порівнювати склад рухомого складу залізниць станом на 2000 р. і на кінець 2011 р., то маємо такі результати (рис. 10, 11):

- кількість тепловозів скоротилась на 8,3 % (228 од.);
- кількість електровозів збільшилась на 3,45 % (62 од.);
- кількість паровозів скоротилась на 71,4 (100 од.);
- кількість вантажних вагонів скоротилась на 39,7 % (73,8 тис. од.);
- кількість пасажирських вагонів скоротилась на 21,1 % (1,9 тис. од.);
- загальний обсяг рухомого складу скоротився на 38,1 % (75966 од.).

Отже, основними проблемами на шляху розвитку перевезень туристів залізничним транспортом в Україні є [1–5]:

- недостатнє оновлення, модернізація, ремонт, реконструкція рухомого складу, інфраструктури, техніки й обладнання;
- відсутність належної компенсація залізницям за виконані соціально необхідні перевезення;
- відсутність бюджетного фінансування та встановлення державою дуже високих дивідендів на власність, що передана Укрзалізниці для використання;
- не вирішеність проблеми переоснащення підприємств залізничного транспорту;

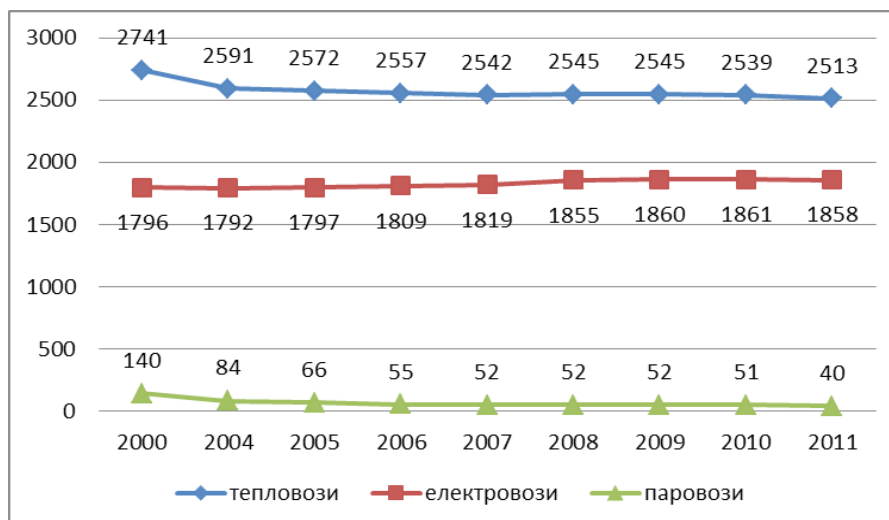


Рис. 10. Динаміка складу рухомого складу залізниць – тепловозів, електровозів і паровозів за 2000–2011 рр., од.

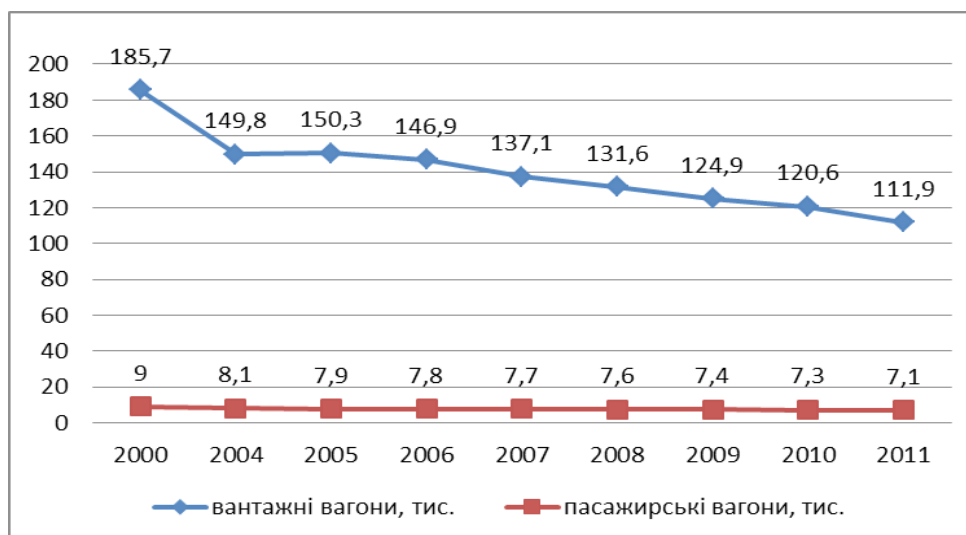


Рис. 11. Динаміка складу рухомого складу залізниць за вантажними та пасажирськими вагонами за 2000–2011 рр., тис. од.

- відсутність фінансування розробки побудови нових залізничних сполучень відповідно до стратегії розвитку економіки України;
- недостатньо ефективна організація швидкісного та високошвидкісного руху поїздів на теренах нашої держави.

На сьогодні залишаються не вирішеними питання фінансування окреслених проблем. Як ніколи гострим стає питання оптимізації структури капіталу залізниць і підприємств залізничної галузі в умовах дефіциту фінансових ресурсів за умов необхідності модернізації Укрзалізниці.

Невирішеною проблемою в залізничній галузі є неефективна тарифна політика, яка, зважаючи на брак коштів, необхідних для оновлення основних виробничих фондів, через їх прогресуючий фізичний знос, моральне старіння, що негативно впливає на конкурентоспроможність залізниць і на їх безпеку, повинна встановлювати такі тарифи, які б враховували особливості функціонування даної галузі та забезпечували одержання доходів від перевезень, які сприятимуть нормальному відтворювальному процесу.

Окреслені проблеми в перевезеннях туристів підприємств залізничного транспорту, що суттєво впливають на розвиток туристичного бізнесу, повинні бути вирішені. Очевидним є той факт, що в основі всіх цих питань лежить фінансова сторона (а саме брак коштів, ресур-

сів, кваліфікованих кадрів, а отже і відсутність їх належного фінансування) і малоефективний менеджмент.

З метою вирішення вищевказаних проблем пропонуємо один із найдієвіших, на наш погляд, заходів – розроблення ефективної стратегії формування системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, яка б і допомогла розв’язати окреслені проблеми.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: монографія / Ю. С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
2. Укрзалізниця [Електронний ресурс]: офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>. – Назва з екрана.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]: офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрана.
4. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / Ю. М. Цетов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цетов, О. В. Левченко [та ін.]. – К.: ДЕГУТ, 2008. – 277 с.
5. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та



розвиток : монографія / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.

6. Мельник Ю. В. Проблеми забезпечення фі-

нансовими ресурсами підприємства залізничного транспорту / Ю. В. Мельник // Економічний простір. – 2010. – № 35. – С. 220–232.

УДК 330.322.2

## ФОРМУВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Н. В. Касьянова, доктор економічних наук

Проаналізувавши теорію та практику управління підприємством у сучасних умовах, можна побачити, що акцент робиться переважно на кількісних параметрах розвитку підприємства. Це пов'язано із трактуванням потенціалу як здатності підприємства забезпечувати своє довготривале функціонування і досягнення стратегічних цілей на основі використання системи наявних ресурсів, що свідчить про ресурсний підхід до оцінки й управління потенціалом підприємства. Подібний погляд на потенціал підприємства в умовах ринкової економіки неприпустимий, і на зміну ресурсному повинен прийти системний підхід до формування, оцінки та управління потенціалом підприємства.

Потенціалу як складній економічній системі присвячена досить обмежена кількість праць. Серед них можна відзначити праці В. Н. Авдеєнка [1], Т. А. Адімбаєва [2], Є. П. Горбунова, М. І. Іванова [3], І. І. Лукінова, Ф. М. Русинова та інших [4], у яких наведено понятійний апарат, структура економічного потенціалу, оцінка його розміру, використання категорії «виробничий потенціал» і деякі інші питання. У деяких наукових працях [5–7] по-різному трактують структури економічного потенціалу підприємства – від поелементної до ієрархічної. Проте в розглянутих працях недостатньо повно розглянуто структуру потенціалу підприємства з погляду його подальшого розвитку.

Метою даного дослідження є визначення категорії «потенціал розвитку» та розробка методичного підходу до формування потен-

ціалу промислового підприємства з погляду перспектив його розвитку.

Економічний потенціал підприємства повинен урахувати комплекс уже сформованих зв'язків і відносин, що відображають минуле та сьогодення процесу функціонування і розвитку підприємств (реальний рівень ресурсного потенціалу), а також глибокий диференційований аналіз стратегічних зв'язків і відносин із довгостроковим прогнозом можливостей і ресурсів з урахуванням їхнього оптимального використання (перспективний рівень потенціалу). Такий комплексний потенціал промислового підприємства доцільно розглядати як потенціал розвитку підприємства. Потенціал розвитку підприємства – це можливості розвитку підприємства, резерви та ресурси формування стратегічного плану підприємства, який спрямовано на якісне господарювання.

Слід відзначити, що дослідження категорії «потенціал розвитку підприємства» – проблема не нова і розглядається паралельно з питаннями формування стратегії розвитку підприємства [8–10]. Однак чіткого визначення потенціалу розвитку немає, окремі вчені розкривають лише значення його застосування та фактори, що впливають на його рівень, і трактують потенціал розвитку підприємства як сукупність можливостей функціональних потенціалів підприємства змінювати параметри показників діяльності підприємства в умовах обраної стратегії розвитку;

Аналіз існуючих підходів до визначення поняття «потенціалу розвитку» дає підстави для розробки його узагальненого визначення