

Розділ 4

Проблеми управління інноваційним розвитком

УДК 338.47:339.144

Алькема Віктор Григорович,

д-р екон. наук, доцент, професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності та логістики Університету економіки та права «КРОК»

ГЕНЕЗИС СТРУКТУРИ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

У статті розглядаються транспортний потенціал України та його складові. Досліджено генезис структури транспортного потенціалу держави. Визначено місце та роль трудового потенціалу у складі транспортного потенціалу. Наведено авторське бачення складових трудового потенціалу транспортних систем.

Ключові слова: економічний потенціал країни, транспортний потенціал, структура транспортного потенціалу, складові потенціалу, трудовий потенціал.

Постановка проблеми. Сталій розвиток України є можливим за умови ефективного використання її транспортного потенціалу. Наша країна розміщена на перехресті міжнародних торговельних шляхів, що дає реальні можливості використання наявного та розвитку транспортного потенціалу і отримання від цього значних можливостей для інтеграції держави до європейського та світового економічного простору. Україна має досить розгалужену транспортну систему, але її транспортний потенціал не використовується належним чином, що призводить до стагнації транспортної системи, економічної інтервенції іноземних компаній, монополізації окремих сегментів національного транспортного ринку та виштовхування держави з міжнародних ланцюгів поставок. У результаті цього значна частина міжнародних транспортних потоків здійснюється в обхід країни. Аналіз напрацювань із цього питання свідчить, що увага дослідників більше приділяється оцінці транспортного потенціалу підприємств або окремих галузей. Оцінка транспортного потенціалу в цілому на рівні країни та його вплив на сталій розвиток залишаються без достатньої уваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблеми транспортного потенціалу займалися українські та зарубіжні вчені. Серед них найбільший внесок зробили: Л.І. Абалкін [1], В.Н. Авдєєнко [2], О.І. Анчішкін [3], М.П. Денисенко [6], Л.Г. Зайончик [6], Н.В. Іванова [15], В.А. Котлов [2], Г.М. Меркіна [10], В.М. Лівшиць [16], Є.М. Сич [15], М.І. Янковський [20] та інші.

Виділення не вирішених раніше питань. Сучасний етап сталого розвитку активізує міжнародні та міжрегіональні економічні відносини, посилює співробітництво

країн та регіонів, а також сприяє покращенню життя і добробуту та обумовлює збільшення потреб у перевезеннях, що зумовлює збільшення транспортного потенціалу країни [3]. Ефективність використання транспортного потенціалу країни впливає на кількісні та якісні показники формування майбутніх транспортних потоків, від чого залежать перспективні можливості розвитку транспортної інфраструктури й раціональне розміщення продуктивних сил країни. Питання ролі транспортного потенціалу в економічній системі є досить актуальним, і вітчизняні вчені займаються його дослідженням, але результати дослідження є обмеженими, особливо у сфері оцінки транспортного потенціалу в межах України.

Метою дослідження є аналіз транспортного потенціалу України в сучасних умовах та розроблення напрямків його вдосконалення для забезпечення сталого розвитку держави. Для досягнення зазначеної мети вирішували такі завдання:

- аналізували сутність, структуру й особливості транспортного потенціалу України та методи й показники оцінки його ефективності;
- формували напрямки сталого розвитку транспортного потенціалу в умовах структурних перетворень української та світової економіки.

Матеріали та результати дослідження. На першому етапі досліджували існуючі погляди науковців щодо термінів «потенціал», «економічний потенціал» і «транспортний потенціал» та встановлювали взаємозв'язок між цими поняттями. Термін «потенціал» походить із латинської мови. Слово «*potentia*» означає потужності, можливості [10]. У науковому розумінні поняття «потенціал» почали застосовувати в ХХ столітті для комплексного оцінювання розвитку продуктивних сил [20]. У сучасній економічній науці поняття «потенціал» означає певні можливості, запаси, засоби, які можуть бути використані для реалізації цілей, завдань, планів [3]. Відомий вітчизняний вчений М. Янковський визначив, що «економічний потенціал держави» – це сукупна характеристика її економічних можливостей, що складається з різних потенціалів, а саме: потенціалів продуктивних сил, відносин у техніко-економічній, організаційно-економічній сфері та сферах власності, які повинні відповідати загальним цілям країни [20]. Науковець Р. Матковський обґрунтовує економічний потенціал як сукупність джерел, засобів, елементів потенціалу, що застосовуються для зростання економічного прогресу [9]. У свою чергу, А. Булатова визначає економічний потенціал як характеристику виробництва, враховуючи складові продуктивних сил, але без встановлення цілеспрямованих завдань [19].

Дослідження наукових підходів у визначенні поняття потенціалу дає можливість сформулювати три різних підходи. Представниками першого підходу є Д.І. Черніков, С.В. Белова та Є.Б. Фігурнов, які вважають, що потенціал – це сукупність ресурсів, що необхідні для функціонування та розвитку певної системи [18]. Російський вчений Л.І. Абалкін звертає увагу на те, що поняття «потенціал» і «ресурси» не слід протиставляти, маючи на увазі те, що потенціал – це «узагальнена, збірна характеристика «ресурсів», яка розглядається в контексті місця і часу [1]. Інший підхід пов'язаний із трактуванням потенціалу як системи матеріальних і трудових факторів, умов, складових, які забезпечують досягнення цілей виробництва. Найважливішим у цьому підході є вислів К. Маркса про те, що засоби, предмети праці та робоча сила є лише можливостями, тобто потенціалом [8]. Щоб можливості перетворилися на дійсність, ці фактори повинні поєднатися. Такі дослідники, як М.А. Іванов [11], Ю.Г. Одегов [11], К.Л. Андреев [11] та інші, вважають, що дослідження ефективності розвитку економіки повинні ґрунтуватися не на існуючому рівні використання ресурсів,

а на можливостях, які існуватимуть у майбутньому. Третій напрямок представляють такі науковці, як І. Ансофф [4] та інші, які вважають, що потенціал – це можливості ресурсного комплексу економічної системи реалізовувати завдання, що на нього покладають. Вони розглядають потенціал як цілісну систему з єдністю структури і функцій об'єкта та їхнім взаємозв'язком. Британський науковець Б. Райан [14] пропонує розглядати економічний потенціал як здатність (реальну або ймовірну) здійснити певне завдання. Стратегічний потенціал, на думку А.П. Градова [5], є категорією дуже широкою, яка охоплює не лише граничні обсяги виробництва певної продукції при використанні в найбільшому обсязі матеріальних ресурсів і робочої сили, а це можливість системи проаналізувати ситуацію зовнішнього середовища та здійснити оцінку кон'юнктури ринку та адаптуватися до зовнішніх умов шляхом постійного спостереження змін у попиті на товар та послуги, реалізацією нових ідей, які спроможні краще задовольнити такі потреби.

Узагальнюючи наведені підходи, сформулюємо поняття «економічний потенціал країни» – це сумарні наявні ресурси та механізм їхнього ефективного залучення і поєднання для реалізації інтересів країни. Транспортний потенціал є важливою складовою економічного потенціалу країни. Його основою є транспортна система. Транспортна система країни є однією з найважливіших її господарських комплексів, спрямованих на задоволення потреб власних та міжнародних клієнтів у всіх існуючих видах перевезень. Здійснений аналіз свідчить, що соціально-економічне поняття «транспортний потенціал країни» можна визначити як кількісні та якісні властивості й можливості ресурсів транспортної системи країни, а також її спроможність до підвищення рівня ефективності функціонування та забезпечення належного рівня транспортного обслуговування споживачів із врахуванням інтересів держави та всього суспільства. У процесі оцінки транспортного потенціалу необхідно оперувати характеристиками всіх існуючих його складових потенціалів, таких як кадровий, виробничий, фінансовий, інвестиційний, інноваційний, та їхньою певною сукупністю, а саме ринковим, економічним, транзитним потенціалом, а також мати інформацію щодо можливостей їхнього використання та управління і знати ступінь їх використання та шляхи й напрямки розвитку.

Щоб зрозуміти структуру транспортного потенціалу, необхідно виділити його елементи та об'єднати їх у складові. Структурою транспортного потенціалу є досить стійка взаємодія його елементів та механізмів, методів і засобів його реалізації. Наявність різних поглядів щодо структури транспортного потенціалу країни зумовлює визначення його класифікаційних груп за різними ознаками. Оскільки в понятті транспортного потенціалу країни значну роль відіграють ресурси, то за цим критерієм можна виділити [17, с. 47]: сировинний, трудовий, фінансовий, інформаційний потенціал та потенціал виробничих можливостей. Транспортний потенціал також класифікують за напрямками здійснення економічної діяльності [17, с. 122]: інвестиційний, науково-технічний, виробничий, а також споживчий потенціали. У своїх дослідженнях С.О. Лукін [7, с. 55] виділяє потенціали: виробничий, перерозподілу, обміну, споживання. На думку Б. Райан [14, с. 103], транспортний потенціал варто поділити на різні категорії, а саме: базовий, прихований та збитковий. Цікавим є погляд на транспортний потенціал Н.В. Іванової. Вона, здійснюючи акцент на ресурсному підході припускає, що складовими транспортного потенціалу можуть бути потенціали всіх ресурсів, які застосовуються в транспортній системі, і виділяє [20]:

– технічний потенціал: парк транспортних засобів, розвантажувально-

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

навантажувального та допоміжного устаткування, паливно-мастильних матеріалів;

– потенціал технологічних ресурсів, а саме потенціали маршрутизації перевезень і технічного обслуговування транспортних засобів тощо;

– кадровий потенціал, який залежить від кваліфікації працівників, здатності персоналу адаптуватися до змін цілей системи тощо;

– просторовий потенціал, що залежить від розвиненості транспортної мережі та існуючих комунікацій;

– управлінський потенціал, основою якого є характер і гнучкість системи управління, здатність ефективно впливати на роботу системи, ефективність реалізації управлінських рішень тощо;

– інформаційний потенціал – здатність володіти інформацією про зовнішнє середовище та його зміни;

– фінансовий потенціал, що включає, у свою чергу, інвестиційний.

Розглянувши основні точки зору щодо класифікації та структурування транспортного потенціалу, пропонуємо власне бачення вирішення цієї проблеми. Перш за все транспортний потенціал потрібно розглядати в аспекті сталого розвитку соціально-економічної системи держави. Виходячи з цього, він не є замкненою системою і формується за конкретних умов, тобто на нього впливають різноманітні чинники: кількісні та якісні характеристики наявних ресурсів, політична стабільність, ступінь стійкості економічної системи держави до зовнішніх та внутрішніх впливів, розвиненість ринкових відносин, можливість менеджменту щодо створення конкурентних переваг, внутрішній динамізм та гнучкість системи тощо. На основі цього концептуального бачення ми виділяємо такі основні елементи транспортного потенціалу: управлінський потенціал, фінансовий потенціал, інвестиційний потенціал, інноваційний потенціал, виробничий потенціал і трудовий потенціал. Науковим вивченням трудового потенціалу займалося багато вчених. Але єдиного трактування поняття «трудовий потенціал» досі не існує. Наслідком цього явища є те, що різні вчені підходили до вивчення цього поняття з різних позицій (табл. 1).

Таблиця 1 – Трактування поняття «трудовий потенціал»

Автор	Рік	Поняття
1	2	3
А.Б. Борисов	2000	Існуючі сьогодні та передбачувані трудові можливості, які визначаються чисельністю, віковою структурою, професійними, кваліфікаційними та іншими характеристиками персоналу підприємства
І. Курило	2001	Демоеконічна категорія та інтегральна оцінка якості населення відображають його трудові можливості, ступінь і якісну специфіку їхньої реалізації
Н.І. Шаталова	2003	Міра існуючих ресурсів і можливостей, що безперервно формуються в процесі усього життя особистості, втілені у трудову поведінку та визначають його реальну продуктивність
М.І. Долішній	2003	Прогнозована інтегральна здатність групи, колективу, підприємства, працездатного населення, країни, регіону до продуктивної трудової професійної діяльності, результатом якої є новостворені духовні та матеріальні цінності
А.Я. Кібанов	2003	Сукупність фізичних і духовних якостей людини, що визначають можливість і межі її участі у трудовій діяльності, здатність досягти в певних умовах певних результатів, а також удосконалювати в процесі праці
О.Л. Бевз, Г.В. Лич	2004	Інтегральна здатність і готовність людей до праці незалежно від її сфери, галузі, соціально-професійних характеристик
А. Кінах	2005	Самостійний об'єкт інновацій, його розвиток є однією з кінцевих цілей реалізації інноваційної соціально орієнтованої моделі ринкової економіки

1	2	3
Б.М.Генкін	2007	Частина потенціалу особистості, який формується на основі здібностей, освіти, виховання та життєвого досвіду
Е.В. Сарапука	2007	Узагальнена трудова дієздатність колективу підприємства, ресурсні можливості в сфері праці спискового складу підприємства, виходячи з його віку, фізичних можливостей, існуючих знань і професійно-кваліфікаційних навичок
Л.В. Фролова, Н.В. Ващенко	2008	Головний ресурс підприємства, оскільки завдяки людському інтелекту може створюватися нова, конкурентоспроможна продукція
А. Данилюк	2008	Головний ресурс підприємства, оскільки саме завдяки людському інтелекту може створюватися нова, конкурентоспроможна продукція
О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк	2008	Персоніфікована робоча сила, яка розглядається в сукупності своїх якісних характеристик. ТП оцінює рівень використання потенційних можливостей як окремо взятого працівника, так і сукупності працівників у цілому, що є необхідним для активізації людського фактора і забезпечує якісну збалансованість у розвитку особистого й уречевленого факторів виробництва
О.В. Сорока	2010	Сукупна чисельність громадян працездатного віку, які за певних ознак (стан здоров'я, психофізіологічні особливості, освітній, фаховий та інтелектуальний рівні тощо) здатні та мають намір провадити трудову діяльність

Ми не поділяємо існуючої точки зору щодо структури трудового потенціалу у складі транспортного потенціалу країни, яку подано на рисунку 1.

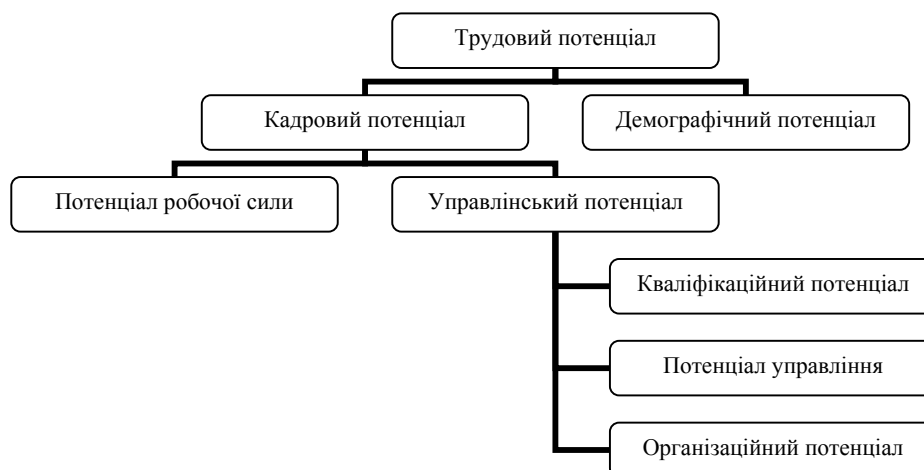


Рисунок 1 – Структура трудового потенціалу в транспортному потенціалі країни [13]

На нашу думку, потрібно виділити управлінський потенціал зі складу трудового потенціалу представивши його як окрему складову транспортного потенціалу країни. Поданий на рисунку 1 управлінський потенціал як складову кадрового потенціалу замінити на потенціал управління. Тоді нове бачення структури трудового потенціалу подамо на рисунку 2.

Окремі складові потенціалу управління, наведені на рисунку 2, мають такий зміст. Професійно-кваліфікаційний потенціал – це сукупність осіб відповідної професії і

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

кваліфікації та їхні потенційні можливості, які можуть використовуватися для вирішення окремих завдань керування операціями в транспортній системі. Системно-структурний потенціал – це сукупність осіб, які здатні виконувати визначені в межах транспортної системи функції та завдання спільної діяльності при встановленій структурі взаємозв'язків між ними. Організаційний потенціал – це сукупність організаційних методів управління, що використовуються менеджерами для управління персоналом транспортної системи.

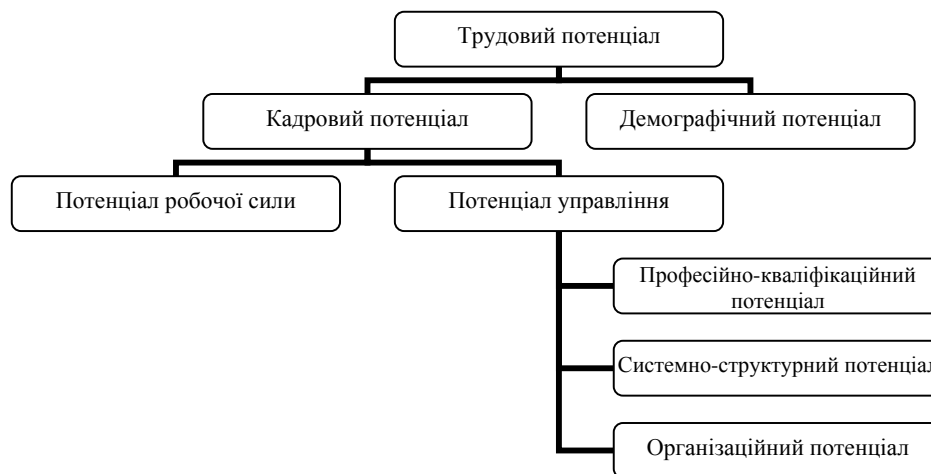


Рисунок 2 – Нове бачення структури трудового потенціалу в транспортному потенціалі країни, (розробка автора)

Питання ролі управлінського потенціалу розглянуто в працях І. Ансоффа [4], Ю. Пащенко [12], С. Пирожкова [13], Н. Іванової [15] та інших дослідників.

Кожен з авторів здійснює акцент на певний критерій оцінки потенціалу цього виду: певний обсяг робіт із керівництва, рівень професіоналізму або рівень підготовки керівників, спроможність організації транспортної діяльності тощо.

Потенціал управління вміщує кваліфікаційний потенціал, компетентність менеджерів та потенціал організації транспортної системи країни. До кваліфікаційного потенціалу належать: освітній рівень, стаж, кваліфікація; до компетентності менеджерів відносять економічність та ефективність прийняття управлінських рішень. Організаційний потенціал оцінюється кількістю етапів прийняття рішень, їхнього оперативністю і результативністю тощо. Отже, трудовий потенціал розглядають як можливості та кваліфікацію осіб, які задіяні або можуть бути задіяні в транспортній системі реалізовувати інтереси суб'єктів транспортної системи. А генерування, групування, ранжування та просування цих інтересів здійснюються завдяки наявності управлінського потенціалу.

Під управлінським потенціалом ми розуміємо компетенції державних менеджерів та топ-менеджерів транспортної системи країни, які мають відповідні повноваження щодо забезпечення сталого розвитку транспортної системи, та їхню спроможність обґрунтовувати, приймати й реалізовувати креативні та ефективні управлінські рішення, спрямовані на реалізацію інтересів сталого розвитку. Ефективність цього

потенціалу можна оцінити за ступенем досягнення транспортною системою цілей сталого розвитку в умовах нестабільності зовнішнього середовища або за ступенем адаптації до непередбачуваного зовнішнього середовища транспортної системи.

На наступному етапі дослідження здійснювали комплексну оцінку рівня розвитку транспортного потенціалу країни, що охоплювала дослідження ринку транспортних послуг та ефективності використання наявного потенціалу; технічного рівня транспортного виробництва; якості та конкурентоспроможності транспортних послуг; забезпеченості матеріальними, трудовими й фінансовими ресурсами. Оцінка ґрунтується на системному підході, комплексному врахуванні різноманітних факторів, якісному підборі достовірної інформації і є важливою функцією управління транспортною системою країни. Варто зазначити, що проблема оцінки потенціалу транспортного комплексу майже не висвітлена в сучасній науковій літературі. Аналізуючи існуючі методики, необхідно зазначити, що в більшості переважають підходи побудовані на зіставленні фактичного використання виробничого потенціалу та проектної потужності об'єктів. Окремі підходи під оцінкою потенціалу розуміють визначення його величини у вартісному вираженні [20]. Науковий пошук виявив, що транспортний потенціал країни є змінною величиною і залежить від [16]:

- кількості та якості економічних ресурсів, які має транспортна система країни на даний момент часу;
- умов функціонування транспортної системи країни, що забезпечують відтворення й використання потенціалу.

На нашу думку, оцінка сталого розвитку транспортного потенціалу країни повинна здійснюватися на підставі аналізу інтересів суб'єктів транспортної системи та оцінки ефективності стратегій їхньої реалізації в конкретних економічних умовах.

На завершальному етапі дослідження формували шляхи й напрямки розвитку транспортного потенціалу країни, орієнтованого на стале економічне зростання. До основних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту потрібно віднести: створення конкурентного ринку послуг залізничного транспорту, модернізацію системи державного управління цим транспортом, запровадження гнучкої тарифної політики, формування мотиваційних механізмів залучення інвестицій, проведення комплексу робіт з оновлення інфраструктури та підвищення якості обслуговування споживачів.

Для реалізації потенціалу автомобільного транспорту необхідним є створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та пришляхової інфраструктури з доведенням якості автомобільних шляхів України, їхньої пропускної здатності до показників, що відповідають європейським стандартам; розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорій; посилення державного управління та механізму контролю за роботою перевізників.

Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту полягають у зміцненні матеріально-технічної бази вітчизняних авіаперевізників, запровадженні нових форм надання послуг із перевезення пасажирів, розвитку міжобласних перевезень пасажирів і вантажів, розбудові нових терміналів на базі окремих аеропортів. До найважливіших завдань вітчизняної авіації належать також посилення безпеки перевезень, лібералізація умов виконання міжнародних авіаційних польотів між Україною та ЄС. Важливими завданнями для України в контексті проведення фіналу Євро-2012 є розбудова та модернізація аеропортів Бориспіль, Харків, Львів, Донецьк та інших, які мають статус міжнародних.

До основних завдань розвитку водного транспорту належать зростання обсягів

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

вантажопереробки, особливо транзитних вантажів, підвищення фінансово-господарських показників діяльності морських і річкових портів, реалізація масштабних інвестиційних проектів із розвитку інфраструктури портів, для чого необхідно реалізувати Державну програму розвитку морського й річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму «Безпека судноплавства в Україні»; удосконалити систему управління та державного нагляду в галузі судноплавства; поступово відновлювати суднобудування.

Висновки та напрямки подальших досліджень. Розвиток міжнародного співробітництва в реалізації потенціалу транспортної інфраструктури України полягає в реформуванні транспортної системи та гармонізації транспортного законодавства з відповідним законодавством Європейського Союзу. До пріоритетних напрямків належать: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної послуги та розвитку ринків перевезень. Важливою для України є активізація співробітництва з Російською Федерацією в галузі літакобудування; необхідним є вирішення питання спільної розбудови переправи через Керченську протоку; на порядку денному знаходиться проект прокладання (за участі також Угорщини та Австрії) ширококоліїного шляху до Відня. У розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна має можливість залучитися до розбудови нового міжконтинентального проекту «Євразія», що з'єднає країни Європи з азійськими державами, та реалізувати залізничні й автомобільні проекти з розбудови центральної осі нової Транс'європейської транспортної системи.

1. Абалкин Л.И. Диалектика социалистической экономики / Л.И. Абалкин. – М. : Наука, 1981. – 251 с.
2. Авдеенко В.Н. Производственный потенциал предприятия (Нормативное определение и рациональное использование) / В.Н. Авдеенко, В.А. Котлов. – М. : Знание, 1986. – 64 с.
3. Анчишкин А.И. Прогнозирование роста экономики / А.И. Анчишкин. – М. : Экономика, 1996. – 98 с.
4. Ансофф И. Стратегічне управління / И. Ансофф. – М. : Економіка, 1989. – 519 с.
5. Градова А.П. Стратегия и тактика антикризисного управления фирмой / под. ред. А.П. Градова, Б.И. Кузина. – СПб. : Специальная литература, 1996. – 510 с.
6. Інвестиційний потенціал у логістиці: на прикладі автотранспорту/ [К.Е. Фесенко, Л.Г. Зайончик, М.П. Денисенко, В.Г. Кабанов]. – К. : Наук. світ, 2002. – 259 с.
7. Лукін С.О. Економічний потенціал регіону та регулювання його розвитку (в умовах ринкових перетворень) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / С.О. Лукін. – Львів : Інститут регіональних досліджень НАН України, 2001. – 19 с.
8. Маркс К. Капитал : соч. // К. Макс, Ф. Энгельс. – 2-е изд. – Т. 23, 24, 49.
9. Матковський Р.Б. Економічний потенціал України та шляхи його ефективного використання : дис. ... кандидата економ. наук : 08.01.01 / Р.Б. Матковський. – Дрогобич, 2003. – 176 с.
10. Меркина Г.М. Экономические проблемы развития транспорта как отрасли инфраструктуры / Г.М. Меркина. – М. : Знание, 1981. – 64 с.
11. Одегов Ю.Г. Трудовой потенциал: пути эффективного использования / Ю.Г. Одегов. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1991. – Ч. 1. – С. 26.
12. Пашенко Ю.Є. Методологічні питання участі транспорту в інтеграційних процесах / Ю.Є. Пашенко // Продуктивні сили і регіональна економіка. – К. : РВПС України НАН України, 2007. – С. 90-94.

В.Г. Алькема. Генезис структуры транспортного потенциала Украины в условиях стабильного развития

13. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Экономика Украины. – 2005. – № 3. – С. 4-19.
14. Райан Б. Стратегический учет для руководителя / Б. Райан; пер с англ. под ред. В.А. Микрюкова. – М. : Аудит, ЮНИТИ, 1998. – 616 с.
15. Сич С.М. Организационно-экономический развитие производственного потенциала транспортного комплекса региона / С.М. Сич, Н.В. Иванова // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: збірник наук. пр. – Одеса : ОНМУ, 2004. – Вип. 18. – С. 104-122.
16. Совершенствование методов определения эффективности капиталовложений на транспорте / под ред. В.Н. Лившица. – М. : Транспорт, 1978. – 255 с.
17. Ткаченко А.М. Логистика в государственном регулировании транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности / А.М. Ткаченко // Актуальные проблемы государственного управления : сб. наук. пр. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2004. – Вип. 2 (18). – С. 165-175.
18. Фигурнов Э. Производственный потенциал / Э. Фигурнов. – М., 1982. – 316 с.
19. Экономика : учебник / под ред. А.С. Булатова. – М. : МГУ, 2005. – 603 с.
20. Янковський М. Ентропія та екстропотенціал економічних систем / М. Янковський // Экономика Украины. – 2001. – № 4. – С. 30-35.

В.Г. Алькема
Генезис структуры транспортного потенциала Украины в условиях устойчивого развития

В статье рассматриваются транспортный потенциал Украины и его составляющие. Исследовано генезис структуры транспортного потенциала государства. Определено место и роль трудового потенциала в составе транспортного потенциала. Приведено авторское видение составляющих трудового потенциала транспортных систем.

Ключевые слова: экономический потенциал страны, транспортный потенциал, структура транспортного потенциала, составляющие потенциала, трудовой потенциал.

V.G. Alkema
Genesis of the structure of Ukrainian transport potential in terms of sustainable development
In the article the transport potential of Ukraine and its components is considered. The genesis of the transport potential structure is studied. The place and role of the labor potential in the transport capacity is defined. An author's vision of labor potential components of transport systems is shown.

Keywords: economical potential of country, transport potential, structure of transport potential, components of potential, employment potential.

Отримано 19.04.2012 р.