

Е.Л. Лаврентьева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

В статье рассмотрены подходы к механизму хозяйствования и вопросы управления производственным потенциалом транспортных организаций в современных условиях.

В новых экономических условиях кардинально изменились подходы к хозяйственному механизму транспортных организаций, объективно потребовалось применение в рыночных условиях адекватных форм и методов управления производственным потенциалом судоходных компаний, портов и других организаций транспортной инфраструктуры.

Сложилась научная позиция, что общее понятие «потенциал» применяется для обозначения средств, запасов и источников, имеющихся в наличии и которые могут быть использованы для достижения определенной цели, решения какой-либо задачи, а также возможностей отдельного лица, общества, государства в какой-либо области [5].

Этот подход определил понятийную основу производственного потенциала, которая получила широкое распространение среди исследователей, определяющих производственный потенциал как реальный объем продукции, который возможно произвести при полном использовании имеющихся ресурсов, а также как имеющиеся потенциальные возможности производства, наличие факторов производства, обеспеченность его определяющими ресурсами. Различают производственный потенциал мировой, отдельной страны, региона и предприятия [4].

Обобщение научных точек зрения относительно сущности производственного потенциала позволило выполнить соответствующую систематизацию, что представлено в табл. 1.

Таблица 1

Сущность производственного потенциала предприятия

№ п/п	Подход	Содержание
1	Ресурсный	Набор ресурсов, которые в процессе производства принимают форму факторов производства
1.1	Первая позиция	Совокупность ресурсов без учета их взаимосвязи и участия в процессе производства
1.2	Вторая позиция	Совокупности ресурсов, способных производить определенное количество материальных благ
2	Объемный	Максимально возможный годовой, суточный, часовой или отнесенный к другой временной единице объем выпуска продукции.

В отечественной научной литературе одним из первых понятие «производственный потенциал» использовал А.И. Анчишкин, включая в него «набор ресурсов, которые в процессе производства принимают форму факторов производства» [1].

Выделяют две «ресурсные» позиции. Первая – производственный потенциал представляет собой совокупность ресурсов без учета их взаимосвязи и участия в процессе производства. Особенность второй позиции заключается в трактовке производственного потенциала как совокупности ресурсов, способных производить определенное количество материальных благ.

Наряду с ресурсным подходом к определению сущности производственного потенциала встречаются и другие дефиниции. Так, Ю.Ю. Донец считает производственный потенциал синонимом производственной мощности предприятия, объединения и потому полагает возможным определять его как «максимально возможный годовой, суточный, часовой или отнесенный к другой временной единице объем выпуска продукции, понятие носит территориальный характер и распространяется на совокупность производств, распространенных на определенной территории» [2].

Исходя из этих концепций, в производственный потенциал включаются различные ресурсы: иногда к ним относят только производственные фонды и мощности, иногда в производственный потенциал включают производственные фонды и квалифицированный персонал, в производственный потенциал вводят производственные фонды, ресурсы управления и организации производства, персонал, научно-техническую информацию.

Выполненные исследования показали, что в научной литературе отсутствует единое мнение о структуре производственного потенциала и позволили сделать вывод, что в общем виде элементами производственного потенциала предприятия можно считать все ресурсы, которые обеспечивают его функционирование и развитие. При этом все элементы должны действовать одновременно и в совокупности как сложная производственно-экономическая система. Следовательно, закономерности развития потенциала могут быть раскрыты с использованием системного подхода.

Производственная способность организаций транспорта определяется количеством используемых орудий труда (транспортные и перегрузочные средства, машины и оборудование и т.д.). Их технико-экономические показатели воспроизводятся путем капитального ремонта и модернизации. Орудия труда взаимосвязаны с другими видами ресурсов. Особенно высока взаимозаменяемость между основными средствами и живым трудом. Вместе с тем, новая техника требует соответствующих перемен в квалификационном составе работающих и серьезные изменения в технологии и организации транспортного процесса.

Развитие технологии перевозочного и перегрузочного процесса определяет формы связи личных и вещественных элементов транспортного процесса, а также все пространственные и временные связи между его вещественными элементами и стадиями. В этом заключается основное воздействие технологии на развитие производительных сил. Поэтому технология является одним из важнейших элементов производственного потенциала. Технологическая база предприятий транспорта напрямую зависит от уровня организации и управления, наличия опыта и традиций трудового коллектива, его восприимчивости к инновациям.

Трудовые ресурсы в транспортном процессе являются основной производительной силой. От качества и количества персонала непосредственно зависит производительная способность хозяйствующего субъекта. Темпы высвобождения трудовых ресурсов определяются совершенством организации производства, труда и управления, уровнем профессиональных знаний и опытом. Этот вид ресурсов взаимосвязан с другими производственными ресурсами и является элементом производственного потенциала предприятия.

Некоторые исследователи в состав производственного потенциала включают материальные ресурсы. Как известно, предметы труда в процессе производства приспособляются человеком для личного и производственного потребления, то есть становятся материальной субстанцией продукции.

В современных условиях все большее развитие и значение приобретает информация как специфический ресурс. Информация – необходимое условие и элемент транспортной деятельности, которая по своей значимости все больше приравнивается к энергетическим и сырьевым ресурсам и используется для замещения живого труда, сырья и энергии. Информация приобретает характер товара, при этом обладает рядом специфических свойств: она не расходуется в процессе использования, расширение ее

потребления практически не имеет ограничения, она обладает высокой ресурсосберегающей способностью. Таким образом, информация фактически признана элементом производства и является неотъемлемой составной частью производственного потенциала предприятия. Причем она играет не вспомогательную, а связующую функцию в отношении других, элементов производственного потенциала, объединяя их как единое целое.

Информация регулирует функционирование транспортного процесса, способствует повышению производительности живого труда, эффективности использования предметов труда и энергетических ресурсов, помогает поднять уровень и эффективность технологий.

Таким образом, производственный потенциал предприятий водного транспорта включает основные производственные фонды, промышленно-производственный персонал, технологию, материально-энергетические запасы и информацию.

Анализ вышеизложенных точек зрения приводит к выводу, что производственный потенциал хозяйствующей системы есть совокупность ресурсов, предоставленных в ее распоряжение для созидательной деятельности. Количественные и качественные параметры этих ресурсов, а также их интеграция определяют производственную способность хозяйствующего субъекта. Однако, производственный потенциал, определяя возможность выпуска материальных благ и услуг, не может служить мерой полезного эффекта.

Основное значение производственного потенциала предприятий водного транспорта заключается в создании новых стоимостей, а его элементы должны целенаправленно соответствовать требованиям оказания транспортных услуг.

Кроме того, производственный потенциал должен обладать способностью к самовоспроизводству, что на практике реализуется в следующих формах:

- диверсификация транспортной деятельности;
- ремонт и модернизация основных средств;
- техническое перевооружение и реконструкция объектов транспорта.

Анализ исследований теоретических основ понятия «производственный потенциал» позволил выделить его характерные черты, которые целесообразно сгруппировать в три блока.

Первый блок отражает структуру и внутреннее взаимодействие его элементов, объединяя следующие характеристики: целостность, сложность, взаимозаменяемость и взаимосвязь элементов.

Целостность означает, что все элементы потенциала служат общей цели стоящей перед системой. Целостность потенциала обеспечивается реализацией в процессе управления его формированием и использованием следующих принципов: общности и единства целевой функции для производственного потенциала и каждого его элемента, общности критериев эффективности функционирования и развития элементов и самого потенциала в целом.

Сложность проявляется в наличии нескольких составляющих элементов, каждый из которых представляет собой совокупность отдельных частей.

Взаимозаменяемость, альтернативность элементов производственного потенциала не следует понимать чисто механически, хотя в ее основе и лежат технические и технологические особенности. Поэтому в качестве одной из форм взаимозаменяемости элементов производственного потенциала организаций водного транспорта следует рассматривать сбережение производственных ресурсов в результате применения новых транспортных средств и оборудования, технологии перевозок и перегрузочных работ, информационных ресурсов, методов организации управления и транспортного процесса. При этом степень альтернативности не является постоянной величиной, а зависит от экономической ситуации, уровня развития производственного потенциала, особенностей деятельности организаций водного транспорта: судоходных компаний, портов, перегрузочных терминалов и т.д.

Взаимосвязь и взаимодействие элементов производственного потенциала представляет собой качественную и количественную взаимосвязь, выраженную мерой соответствия и соотношения вещественных, личных и невещественных факторов производства. Интегральное действие элементов влияет на степень отдачи от минимальной до максимальной, поэтому улучшением только одного элемента невозможно добиться существенного роста отдачи производственного потенциала организации в целом. Наивысшая отдача потенциала возможна только при одновременной модернизации и эффективном функционировании всех его элементов.

Второй блок характерных черт производственного потенциала отражает качественные и количественные характеристики: способность элементов к инновациям, гибкость и мощьность.

Способность элементов производственного потенциала к восприятию инновационных процессов обеспечивает транспортной организации более эффективные и широкие перспективы развития.

Гибкость производственного потенциала свидетельствует о возможностях переориентации производственной системы организаций транспорта на оказание новых видов транспортных услуг, использование других видов материальных ресурсов и т.д., без коренного изменения материально-технической базы предприятия. Требование к повышению гибкости производственного потенциала особенно актуально в условиях нестабильности рыночной обстановки, возрастания колебаний объема и структуры спроса на услуги водного транспорта.

Мощность представляет собой количественную оценку производительной способности потенциала предприятий водного транспорта. Мощьность потенциала, будучи объективно определена, показывает место конкретного предприятия в отраслевом и государственном потенциалах. Она служит важным связующим звеном между производственным потенциалом, инновационным и экономическим потенциалом общества.

Третий блок отражает социально-экономические черты производственного потенциала, а именно: условия и охрана труда работников, уровень жизни персонала, участие работников в прибыли предприятия и т.д.

Обеспечение условий и охраны труда в соответствии с национальными и международными требованиями является отличительной чертой деятельности организаций водного транспорта.

Формирование доходов персонала, обеспечивающее соответствующий уровень жизни, позволяет создать необходимые условия для повышения эффективности использования и развития производственного потенциала предприятий водного транспорта.

Выполненное исследование позволило обосновать концептуальные основы производственного потенциала организаций транспорта. Их реализация должна сопровождаться с учетом отраслевой специфики деятельности предприятий каждого вида транспорта.

Список литературы:

- [1] Анчишкин А.И. Прогнозирование роста экономики. – М.: Экономика, 1996. – 235 с.
- [2] Донец Ю.Ю. Эффективность использования производственного потенциала. – Киев: Знание, 1998. – 187 с.
- [3] Менеджмент на транспорте: Учеб. Пособие для студ. высш. Учеб. Заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др.; под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 528 с.
- [4] Райзберг Б.Г., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 495 с. – (Библиотека словарей «ИНФРА-М»).
- [5] Советский энциклопедический словарь / Гл. ред. А.М. Прохоров. – 4-е изд. – М.: Сов. Энциклопедия, 1986. – 1600 с.