

порта / А. В. Митренкова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. трудов. – Гомель : БелГУТ, 2023. – Вып. 16. – С. 194–215.

5 Шатров, С. Л. Методические основы организации контроля на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2011. – Вып. 4. – С. 101–110.

6 Липатова, О. В. Комплексный подход к оценке эффективности логистических систем / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. – Минск, 2014. – С. 208–213.

A. MITRENKOVA, E. TSUKANOVA, Z. KONTSEVAYA
Belarusian State University of Transport

IMPROVING THE MECHANISM FOR PLANNING THE NEED FOR MATERIAL AND TECHNICAL RESOURCES

This article analyzes the logistics system of railway transport, which is one of the key links in the overall management system of the railway industry. This system has a direct impact on the continuity and safety of traffic, the level of reliability and stability of rolling stock operation, and also helps to increase the profitability of transport units, save operating costs, reduce transportation costs and increase profits.

Принято 15.10.2025

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 18. Гомель, 2025**

УДК 658.5 : 338.3

Т. Г. ПОТЁМКИНА, А. Е. ПАВЛЮЧЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта

ОЦЕНКА РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Показано значение компонентной оценки и направления оптимизации использования ресурсного потенциала дорожного-строительного предприятия. Рациональное распределение, управление и модернизация ресурсов способствуют снижению издержек, увеличению производительности и повышению надежности эксплуатации дорожной инфраструктуры, обеспечивают экономическую безопасность дорожно-транспортного комплекса.

Деятельность предприятия в современных условиях нацелена на рост эффективности, что достигается посредством конкурентных преимуществ,

которые зависят от факторов внешней и внутренней среды, оценки функционирования ресурсного потенциала.

В научных исследованиях нет единого подхода к определению ресурсного потенциала. Обобщенно под ним понимается совокупность различные видов ресурсов; способности, навыки, технологии эффективного использования и управления ресурсами, обеспечивающие экономическую безопасность предприятия в долгосрочной перспективе.

Ресурсный потенциал дорожно-транспортного комплекса является сложной, многоуровневой категорией, закономерности его функционирования (формирования, использования, развития) раскрываются в результате его компонентной оценки.

Государственной программой «Дороги Беларуси» на 2026–2030 годы определены работы по содержанию и развитию сети автомобильных дорог общего пользования, протяженность которых показана в таблице 1 [1].

Таблица 1 – Дороги Беларуси

Характеристика дорожной сети	Республика Беларусь, тыс. км	Гомельская область	
		тыс. км	доля, %
Дороги общего пользования, всего	86,538	12,37	14,29
В том числе:			
– республиканские	15,944	2,297	14,41
– местные	70,594	10,074	14,27

Дорожное хозяйство Гомельской области – единый производственно-хозяйственный комплекс, включающий в себя сеть автомобильных дорог общего пользования, производственные базы филиалов дорожно-строительных, дорожно-эксплуатационных предприятий, входящих в состав КПРСУП «Гомельоблдорстрой», РУП «Гомельавтодор».

Основные транспортные магистрали Гомельской области: М-5/Е 271 Минск – Гомель; М-8/Е 95 Граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута); М-10 Граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин [1].

Результативность работ по улучшению качественных показателей автомобильной дорожной сети зависит от эффективности и условий функционирования ресурсного потенциала дорожно-строительных предприятий, который, как показано на рисунке 1, включает множество компонентов, исследование которых проводится с целью выявления наиболее значимых в современных условиях хозяйствования.

Осязаемый ресурсный потенциал – совокупность ресурсной базы дорожно-строительного предприятия, используемой для осуществления основных направления производственно-хозяйственной деятельности: эксплуатация автомобильных дорог (содержание и поддержание дорожного покрытия в технически исправном состоянии); строительство автомобильных дорог (проект-

тирование, возведение, реконструкция дорожных объектов). Он учитывает количественные и качественные характеристики производственных и финансовых ресурсов. Оценка эффективности функционирования осязаемого ресурсного потенциала, как показывают теория и практика, осуществляется стандартными экономическими методами, включающими анализ структуры, динамики, показателей движения, состояния, использования, нормирования и пр.; выявляет резервы роста эффективности использования производственных и финансовых ресурсов, качества и объема выполняемых работ.



Рисунок 1 – Состав ресурсного потенциала дорожно-строительного предприятия

Оцениваемые компоненты осязаемого ресурсного потенциала исследованы и представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Характеристика компонентов осязаемого ресурсного потенциала

Вид потенциала	Оцениваемые компоненты
Технический	Основные фонды предприятия (машины, оборудование, приборы и пр.), технологический процесс
Материальный	Материальные ресурсы, производственные запасы, нормирование оборотных средств
Кадровый	Качественный, количественный состав трудовых ресурсов, нормирование, охрана труда
Финансовый	Собственные, привлеченные заемные источники финансовых ресурсов; финансовые результаты

Направления роста эффективности функционирования осязаемого ресурсного потенциала: оптимизация структуры, оснащенности, состояния основных производственных фондов; экономия материальных ресурсов за счет оптимизации производственных процессов; внедрение инноваций, инвестиционных программ развития материально-технической базы; улучшение качества трудовых ресурсов посредством повышения квалификации, развития системы мотивации и стимулирования труда, соблюдения высоких стандартов в области охраны труда; поиск резервов снижения себестоимости выполняемых работ, услуг и пр.

Неосязаемый ресурсный потенциал – совокупность способностей, навыков, технологий эффективного использования и управления ресурсами; учи-

тывает нематериальные и качественные характеристики ресурсного потенциала; оценивает резервы, которые дорожно-строительное предприятие может мобилизовать для повышения эффективности своей деятельности, но которые сложно проанализировать стандартными экономическими методами.

Оцениваемые компоненты неосязаемого ресурсного потенциала были исследованы и представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Характеристика компонентов неосязаемого ресурсного потенциала

Вид потенциала	Оцениваемые компоненты
Производственный	Производственные возможности предприятия по выполнению основных и дополнительных видов работ (услуг)
Информационно-коммуникационный	Совокупность информационных технологий и технологий электросвязи
Инновационно-технологический	Готовность и способность осуществлять инновацию в виде новой или усовершенствованной работы, процесса
Потенциал менеджмента	Система управления производством
Потенциал маркетинга	Факторы и процессы внешней и внутренней среды; возможности адаптации производственной деятельности под потребности рынка; скорость реакции на изменения рыночной ситуации, конкурентоспособность
Управленческий	Совокупность возможностей руководства и организации процессов, способность эффективно достигать целей

Производственный потенциал – совокупность ресурсов, мобилизуемых для строительства, ремонта, эксплуатации сооружений и дорожных покрытий; способность выполнять максимальный объем работ и услуг в дорожной сфере, включает возможности обеспечения доступа к необходимым ресурсам, как в количественном плане, так и в плане качественных характеристик ресурсов [2]. Результаты анализа структуры объема работ и услуг дорожно-строительного предприятия представлены на рисунке 2.



Рисунок 2 – Структура объема работ и услуг дорожно-строительного предприятия

Основными видами деятельности являются эксплуатация и строительство автомобильных дорог (более 95 %); доли деятельности грузового автомобильного транспорта, аренды строительного оборудования и сдачи внаем недвижимого имущества незначительны. Мосты и дорожные покрытия – ключевые объекты инфраструктуры дорожно-строительного предприятия, они числятся на его балансе, их эксплуатация и техническое состояние регулируются национальными нормами и стандартами. Дорожно-строительное предприятие ремонтирует инфраструктурные объекты в зависимости от интенсивности движения и климатических условий, используя специализированные системы мониторинга для контроля разрушений и предотвращения аварийных ситуаций.

Для оценки качества дорожно-строительных работ по эксплуатации и строительству мостов и дорожных покрытий, на наш взгляд, следует использовать следующие критерии: грузоподъемность, долговечность, безопасность эксплуатации. При этом следует отметить возможность использования этих критериев и для контроля за состоянием, своевременностью текущего и капитального ремонтов, уровнем затрачиваемых на эти мероприятия средств.

Информационно-коммуникационный потенциал – характеризуется числом источников и качеством информации, предоставляемой предприятием, а также способностью ее обрабатывать [2], включает автоматизированные системы учета и анализа данных, GPS-мониторинг транспортных средств, системы интеллектуального видеонаблюдения, электронный документооборот. В современных условиях информационно-коммуникационный потенциал – это интегрированные информационные системы, построенные на базе искусственного интеллекта, обеспечивающие контроль интенсивности движения, состояния инфраструктурных объектов, осуществляющие планирование ремонтных работ, информационное взаимодействие с участниками дорожного движения. Внедрение интеллектуальных транспортных систем повысит качество управления дорожно-транспортным комплексом.

Оценка информационно-коммуникационного потенциала дорожно-строительного предприятия предусматривает анализ наличия и состояния информационно-коммуникационных средств, систем мониторинга и управления, программного обеспечения и кадровой компетентности.

Инновационно-технологический потенциал – это готовность и способность предприятий осуществлять впервые или воспроизводить ту или иную инновацию, которая представляет собой конечный результат инновационной деятельности [2], включает использование современных материалов, интеллектуальной дорожной техники, технологий дистанционного контроля и управления. Здесь оценивается совокупность научно-технических, организационных, кадровых и финансовых ресурсов, направленных на внедрение инноваций в повышение качества, долговечности, экологичности дорожных покрытий, уменьшение издержек и ускорения выполняемых работ.

В Республике Беларусь инновационные решения предусматривают адаптацию к климатическим и нагрузочным условиям.

Примером внедрения инноваций в деятельности дорожно-строительного предприятия является мобильное прицепное демпферное устройство (МПДУ). МПДУ – это специальное устройство, предназначенное для защиты дорожных рабочих, техники, водителя при выполнении дорожно-ремонтных работ. Оно сцепляется с легковыми или грузовыми автомобилями дорожных служб, создавая эффект гасителя ударной энергии при столкновении автомобиля с обслуживаемой техникой, что позволяет повысить безопасность дорожно-строительных работ.

Потенциал менеджмента и потенциал маркетинга тесно связаны. Потенциал менеджмента определяется количеством и глубиной используемых предприятием принципов и научных подходов [2]. Маркетинговый потенциал представляет собой систему управления предприятием, предполагающую детальный учет и анализ процессов, происходящих на рынке для принятия хозяйственных решений [2].

Менеджмент обеспечивает организационную и техническую базу, а маркетинг – поиск и удержание клиентов, развитие услуг и повышение доходности. Эффективное сочетание этих компонентов позволяет обеспечивать высокое качество содержания дорог и устойчивое развитие предприятия в условиях рыночной экономики.

Управленческий потенциал предприятия состоит в его структуризации, организации деятельности, планировании, управлении персоналом, контроле, учете и анализе результатов деятельности [2].

Руководитель дорожно-строительного предприятия отвечает за организацию ремонтных и строительных работ, обеспечение безопасности движения, управление персоналом и ресурсами, экономическую эффективность и развитие предприятия.

Организационной структурой предусмотрены структурные подразделения, выполняющие установленный круг обязанностей и отвечающие за выполнение возложенных на них задач. В подчинении у руководителя предприятия находятся функциональные подразделения и линейные руководители.

Главный инженер отвечает за техническое состояние, содержание и ремонт дорог, руководит техническими службами, контролирует выполнение производственной программы по обеспечению безопасного и качественного движения транспорта, управляет дорожной техникой и ресурсами.

Инженер по охране труда занимается обеспечением безопасности работников, предотвращением травматизма; разработкой инструктажей, обучения, мер по улучшению условий труда.

Планово-производственный отдел занимается стратегическим и оперативным планированием, организацией и контролем всех производственных процессов на предприятии.

Отдел механизации и энергетики занимается обеспечением и обслуживанием всей техники, необходимой для строительства, ремонта и содержания дорог, а также энергетическим обеспечением объектов предприятия и дорожной инфраструктуры.

В обязанности линейных дорожных дистанций входит ежедневное содержание и ремонт закрепленных участков, включая ямочный ремонт, нанесение разметки, уход за обочинами, обслуживание дорожных сооружений (мосты, остановки, знаки), оперативное реагирование на аварийные ситуации, обеспечивающие безопасность и техническое состояние автомобильных дорог.

Сильный управленческий потенциал позволяет предприятию адаптироваться к рыночным условиям, повышать качество и оперативность выполнения работ, оптимизировать использование ресурсов и снижать издержки.

Рассмотрев все компоненты ресурсного потенциала, можно констатировать важность каждого из них как в отдельности, так и в совокупности. Особое внимание в дальнейших исследованиях следует уделить развитию методической базы анализа неосязаемой формы ресурсного потенциала и ее компонентов, так как в современных условиях хозяйствования эти компоненты мало анализируются, а их роль в современных условиях хозяйствования является определяющим фактором конкурентоспособности и эффективности деятельности предприятия в будущем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Министерство транспорта и коммуникация Республики Беларусь : [сайт]. – URL: <https://mintrans.gov.by/ru/> (дата обращения: 19.10.2025).

2 Потёмкина, Т. Г. Ресурсный потенциал ГП «Минский метрополитен»: сущность, структура, направление роста эффективности использования / Т. Г. Потёмкина, С. В. Трутко // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. трудов. – Гомель : БелГУТ, 2023. – Вып. 16. – С. 211–219.

3 Чекашева, Д. Ш. Ресурсный потенциал организации и эффективность его использования / Д. Ш. Чекашева // Вектор экономики – 2022. – № 5. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=49305046> (дата обращения: 19.10.2025).

T. POTYOMKINA, A. PAVLYUCHENKO
Belarusian State University of Transport

ASSESSMENT OF THE RESOURCE POTENTIAL OF A ROAD-BUILDING ENTERPRISE IN ORDER TO INCREASE ITS ECONOMIC SECURITY

The article shows the importance of component assessment and the ways to optimize the use of the resource potential of a road construction enterprise. The rational distribution, management, and modernization of resources help to reduce costs, increase productivity, and improve the reliability of road infrastructure, ensuring the economic security of the road transport complex.

Получено 25.10.2025