

УДК 338.32:656

Олена Бабина, к.е.н., проф.

*(в.о. завідувача кафедри транспортних технологій і логістики,
Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)*

ОЦІНКА ТА МОДЕЛЮВАННЯ ЗБАЛАНСОВАНOSTІ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ АСПЕКТ

Забезпечення динамічного розвитку транспортного підприємства можливе лише за умови збалансованого формування та реалізації усіх складових його потенціалу. Нерівномірність рівня реалізації окремих складових потенціалу призводить до зниження ефективності функціонування підприємства в цілому. Визначено, що результат діяльності транспортного підприємства забезпечує тільки та частина сукупного потенціалу, складові якої збалансовані з урахуванням рівня їх реалізації. Запропоновано поняття «робочий» потенціал, який визначає величину потенціалу підприємства з урахуванням рівня реалізації його складових. Обґрунтовано мультиплікативні моделі для визначення рівня реалізації кожної з функціональних складових потенціалу, як результат розрахунку нормалізованих значень визначеної системи показників з урахуванням структури перевезень. Рівень збалансованості розвитку функціональних складових потенціалу транспортного підприємства запропоновано визначати за коефіцієнтом гармонізації. Розроблено динамічну поліноміальну модель гармонізації складових потенціалу транспортного підприємства, яка дозволяє шляхом розподілу обмеженої величини фінансових ресурсів між функціональними складовими потенціалу за принципом «слабкої ланки» максимізувати величину робочого потенціалу підприємства та рівень його гармонізації. Для реалізації моделі гармонізації розроблено програмне забезпечення з використанням сучасної об'єктно-орієнтованої мови програмування Java.

Ключові слова: потенціал транспортного підприємства, збалансованість складових, «робочий» потенціал, коефіцієнт гармонізації, рівень реалізації складових потенціалу.

© Бабина О.Є., 2015

Елена Бабина, к.э.н., проф.

(и.о. заведующего кафедры транспортных технологий и логистики, Киевская государственная академия водного транспорта имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

**ОЦЕНКА И МОДЕЛИРОВАНИЕ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ
ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ:
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Обеспечение динамического развития транспортного предприятия возможно лишь при условии сбалансированного формирования и реализации всех составляющих его потенциала. Неравномерность уровня реализации отдельных составляющих потенциала приводит к снижению эффективности функционирования предприятия в целом. Определенно, что результат деятельности транспортного предприятия обеспечивает только та часть совокупного потенциала, составляющие которой сбалансированы с учетом уровня их реализации. Предложено понятие «рабочий» потенциал, который определяет величину потенциала предприятия с учетом уровня реализации его составляющих. Обоснованы мультипликативные модели для определения уровня реализации каждой из функциональных составляющих потенциала, как результат расчета нормализованных значений определенной системы показателей с учетом структуры перевозок. Уровень сбалансированности развития функциональных составляющих потенциала транспортного предприятия предложено определять по коэффициенту гармонизации. Разработана динамическая полиномиальная модель гармонизации составляющих потенциала транспортного предприятия, которая позволяет путем распределения ограниченной величины финансовых ресурсов между функциональными составляющими потенциала по принципу «слабого звена» максимизировать величину рабочего потенциала предприятия и уровень его гармонизации. Для реализации модели гармонизации разработано программное обеспечение с использованием современного объектно-ориентированного языка программирования Java.

Ключевые слова: потенциал транспортного предприятия, сбалансированность составляющих, «рабочий» потенциал, коэффициент гармонизации, уровень реализации составляющих потенциала.

Olena Babyna, Ph.D. In Economics, Professor

The acting Head of Transport Technology and Logistics Department, Kyiv State Maritime Academy After Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi

**EVALUATION AND MODELING OF THE TRANSPORT
ENTERPRISE POTENTIAL'S BALANCE:
THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECT**

Ensuring dynamic development of transport enterprises is only possible under condition of a balanced formation and implementation of all the components of its poten-

tial. The uneven level of implementation of individual components of the potential leads to reduction of enterprise's functioning efficiency in whole. It was determined that the result of the transport company's activity is provided only by the part of total potential, the components of which are balanced according to the level of their implementation. The proposed definition of «working» potential determines the value of enterprises potential taking into account the level of its components implementation. The article justifies the multiplicative models of determining the implementation level of each of the enterprise potential's functional components, as a result of calculating the normalized values of a certain system of indicators taking into account the structure of transportation. The level of development balance of the transport enterprises potential's functional components was proposed to be determined by the coefficient of harmonization. The article developed a dynamic polynomial model of the transport enterprise potential's components harmonization. It allows to maximize the value of the enterprise working potential and its level of harmonization through distribution of limited quantities of financial resources between the functional components of the potential according to the principle of «a weak link». The software using modern object-oriented programming language Java was developed for the implementation of the model of harmonization.

Keywords: transport enterprise potential, the balance of components, «working» potential, the coefficient of harmonization, the level of implementation of the potential's components.

Постановка проблеми. Важливою умовою підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств є забезпечення збалансованості розвитку складових їхнього потенціалу. В академічному тлумачному словнику української мови [1] наведено таке значення терміна «збалансованість» – стан, за якого доведено «до правильного співвідношення взаємно зв'язані частини, сторони чого-небудь, надходження і витрати чогось».

В найбільш загальному визначенні категорія «збалансованість» описує такий стан системи, коли одна її складова дорівнює другій, або вони відповідають гармонійним для даної системи пропорціям [2].

В економічних дослідженнях збалансованість розглядається стосовно економічних систем різних рівнів, як «стан бюджетно-господарської системи, підприємства, регіону, держави тощо, за якого витрати й прибутки врівноваженні, близькі або рівні між собою» [3], в тому числі стосовно регіону, системи природокористування, бюджету, системи показників тощо.

Дуже поширеним в науковій літературі є термін «збалансований розвиток», який використовується в контексті сталого розвитку суспільства. Збалансованим вважають розвиток, який задовольняє потреби нинішнього покоління, не ставлячи під загрозу можливість майбутніх поколінь задовольняти свої потреби. За іншим визначенням збалансованим вважають такий розвиток країн і регіонів, «коли економічне зростання, матеріальне виробництво і споживання, а також інші види діяльності суспільства відбуваються в межах, які визначаються здатністю екосистем відновлюватися, поглинати забруднення і підтримувати життєдіяльність теперішніх і майбутніх поколінь» [4].

На рівні окремого підприємства науковці збалансованість представляють як сукупність загальноекономічної, маркетингової, виробничої, фінансово-інвестиційної, інноваційної, стратегічної складових [5].

Проте стосовно потенціалу транспортних підприємств збалансованість є малодослідженою категорією. Актуалізує дослідження даного питання той факт, що збалансованість функціональних складових потенціалу транспортних підприємств є ключовим чинником забезпечення їх конкурентоздатності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зважаючи на те, що потенціал є фундаментальною характеристикою будь-якої системи, його дослідженню приділяється значна увага науковців. У дослідженнях сучасних вітчизняних учених О.В.Ареф'євої, Б.Є.Бачевського, В.Г.Бикової, П.Ю.Буряка, А.Е.Воронкової, А.В.Гриньова, І.З.Должанського, Т.О.Загорної, С. Іщука, Г.І.Капінос, І.М.Карапейчика, І.О.Максименко, Н.Г.Метеленко, І.П.Отенко, А.Л.Сабадирьової, О.О.Удалих, О.С.Федоніна, О.І.Шаманської, В.Г.Шинкаренка визначені складові потенціалу, принципи підходи до його формування, розглянуто різні концепції потенціалу: ресурсна, майнова, ринково-зорієнтована тощо.

Проблематика ефективного функціонування потенціалу транспортних підприємств висвітлена у працях О.О.Бакаєва, С.М.Боняр, Б.В.Буркінського, Н.І.Богомолової, В.М.Гурнака, В.Л.Диканя, В.В. Жихаревої, В.М.Загорулька, Л.Г.Зайончика, В.П.Ільчука, В.Г.Коби, Н.М.Колесникової, В.І.Котелянця, О.М.Котлубая, Ю.Ф.Кулаєва, Г.Ю.Кучерук, О.М.Ложачевської, В.Г.Шинкаренка та інших.

Питанням управління збалансованим розвитком підприємств присвячені наукові роботи І.Ансоффа, П. Друкера, А. Стрікланда, А.Томпсона, Р. Каплана, Д. Нортон, О. Герасименко, Н. Гончарова, І. Дем'яненко М.Чумаченка, В. Яцкевича.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Віддаючи належне результатам їх досліджень, слід зазначити, що ціла низка проблем управління потенціалом транспортного підприємства, пов'язаних із швидкими темпами змін зовнішнього середовища, формуванням достатньої величини потенціалу, забезпеченням умов його повноцінної реалізації, досягненням збалансованості складових залишаються недослідженими.

Формулювання цілей статті. Метою статті є обґрунтування теоретичних та методичних положень щодо оцінки та моделювання збалансованості потенціалу транспортного підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Формування потенціалу транспортних підприємств має свої особливості, які викликані специфікою транспортної продукції, а саме: підвищеною енергоємністю транспортного процесу, залежністю від природно-географічних факторів, формуванням корисного ефекту транспорту в інших галузях, одночасним створенням і споживанням продукції транспорту, неможливістю резервування транспортної продукції, просторовою розосередженістю тощо.

З урахуванням зазначених особливостей для підприємств транспорту за функціональною ознакою визначено такі складові потенціалу: виробничо-технологічна, маркетингова, трудова, фінансова, управління, для яких здійснено логічно обґрунтовану тривірневу декомпозицію [6]. Запропоновані складові потенціалу враховують інноваційну, інформаційну, знаннєву та екологічну складові, що в умовах розвитку сучасного суспільства є запорукою успішної реалізації стратегії розвитку підприємства, мінімізації ризиків як операційної, так і інвестиційної діяльності.

Забезпечення динамічного розвитку підприємства можливе лише за умови синхронного збалансованого формування та реалізації усіх складових його потенціалу. Сформована автором статті концепція «колеса» потенціалу передбачає, що нерів-

номірність рівня реалізації окремих складових потенціалу транспортного підприємства призводить до зниження ефективності функціонування підприємства в цілому та неефективного використання окремих складових його потенціалу [7]. В контексті сформованої концепції визначено, що результат діяльності підприємства забезпечує тільки та частина сукупного потенціалу підприємства, складові якої збалансовані з урахуванням рівня їх реалізації (рис.1), і яку запропоновано називати «робочим» потенціалом. Тобто, «робочий потенціал» визначає величину потенціалу підприємства з урахуванням рівня його реалізації.

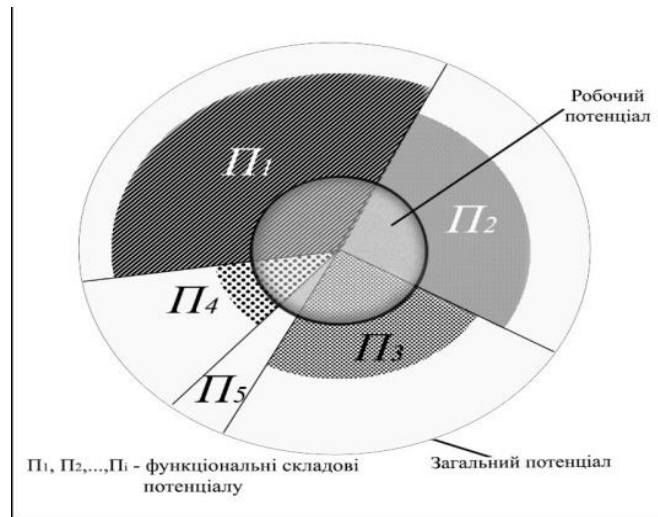


Рис. 1. Графічне зображення «робочого» потенціалу транспортного підприємства

Джерело: розробка автора

Сукупний робочий потенціал підприємства розраховується з урахуванням вагомості функціональних складових за формулою:

$$P_{\text{роб}} = \sum_{i=1}^n a_i P_{i \text{ скор}} \quad (1)$$

де $P_{\text{роб}}$ – сукупний робочий потенціал підприємства $P_{i \text{ скор}}$ – величина робочого потенціалу i -ї функціональної складової, розрахована за мінімальним рівнем реалізації серед усіх функціональних складових потенціалу; a_i – коефіцієнт вагомості i -ї функціональної складової потенціалу; n – кількість функціональних складових потенціалу.

Величина робочого потенціалу i -го функціональної складової потенціалу визначається за формулою:

$$P_i = x_i \cdot R_i, \quad (2)$$

де P_i – величина робочого потенціалу i -ї функціональної складової; x_i – величина i -ї функціональної складової потенціалу (значення зведеного показника першого рівня декомпозиції); R_i – рівень реалізації i -ї функціональної складової потенціалу.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Величина i -ї функціональної складової потенціалу (значення зведеного показника першого рівня декомпозиції) визначається за формулою:

$$x_i = \sum_{j=1}^m b_j u_j, \quad (3)$$

де b_j - коефіцієнт вагомості показників другого рівня декомпозиції; u_j - значення зведеного показника другого рівня декомпозиції, балів; m - кількість показників другого рівня декомпозиції в x_i .

Коефіцієнти вагомості показників першого та другого рівнів декомпозиції потенціалу визначаються за результатами експертного опитування методом аналізу ієрархій Т.Сааті. Структуру показника сукупного робочого потенціалу транспортних підприємств, визначену за результатами опитування експертів, наведено в таблиці 2.

Таблиця 2. Структура показника сукупного робочого потенціалу транспортних підприємств

Функціональні складові	Умов. познач.	Коеф. вагом.	Складові 2-го рівня	Умов. познач.	Коеф. вагомості
Виробничо-технологічний	x_1	0,34	Технічний	u_{11}	0,18
			Технологічний	u_{12}	0,11
			Виробничий	u_{13}	0,21
			Ресурсний	u_{14}	0,16
			Екологічний	u_{15}	0,26
			Інноваційний	u_{16}	0,19
			Логістичний	u_{17}	0,09
Маркетинговий	x_2	0,19	Товарний	u_{21}	0,37
			Ринковий	u_{22}	0,19
			Збутовий	u_{23}	0,13
			Комунікаційний	u_{24}	0,31
Трудовий	x_3	0,10	Кадровий	u_{31}	0,47
			Знаннєвий	u_{32}	0,35
			Творчий	u_{33}	0,18
Фінансовий	x_4	0,29	Інвестиційний	u_{41}	0,25
			Потенціал прибутковості	u_{42}	0,43
			Кредитний	u_{43}	0,32
Потенціал управління	x_5	0,08	Оргструктури	u_{51}	0,22
			Мотиваційний	u_{52}	0,36
			Інформаційний	u_{53}	0,42

Джерело: розробка автора

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Рівень реалізації кожної з функціональних складових потенціалу визначається за мультиплікативними моделями як результат розрахунку нормалізованих значень визначеної системи показників, які розраховуються з урахуванням структури перевезень (табл.3).

Однією з важливих якісних характеристик потенціалу підприємства та складовою забезпечення ефективного управління є рівень збалансованості розвитку функціональних складових потенціалу, який запропоновано визначати за коефіцієнтом гармонізації.

Таблиця 3. Система показників оцінки рівня реалізації функціональних складових потенційних можливостей

Функціональні складові	Розрахункова формула, умовні позначення
Виробничо-технологічний	$R_{\text{вир}}^k = \prod_{i=1}^n \frac{\beta_i^{\text{факт.}}}{\beta_i^{\text{етал.}}} \cdot \frac{\gamma_i^{\text{факт.}}}{\gamma_i^{\text{етал.}}} \cdot \frac{\alpha_i^{\text{факт.}}}{\alpha_i^{\text{етал.}}}$ <p>де R_j^k – рівень реалізації j-ї складової потенціалу k-го підприємства; $\beta_i^{\text{факт.}}$, $\beta_i^{\text{етал.}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнта використання пробігу i-го типу рухомого складу; $\gamma_i^{\text{факт.}}$, $\gamma_i^{\text{етал.}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення статичного коефіцієнту використання вантажопідйомності i-го типу рухомого складу; $\alpha_i^{\text{факт.}}$, $\alpha_i^{\text{етал.}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту використання парку рухомого складу i-го типу рухомого складу; n – кількість типів рухомого складу.</p>
Маркетинговий	$R_{\text{мар}}^k = \prod_{i=1}^n \frac{K_{\text{я}i}^{\text{факт.}}}{K_{\text{я}i}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{T_{\text{р ОП}i}^{\text{факт.}}}{T_{\text{р ОП}i}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{\Omega_i^{\text{факт.}}}{\Omega_i^{\text{етал.}}}$ <p>де $K_{\text{я}i}^{\text{факт.}}$, $K_{\text{я}i}^{\text{етал.}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення рівня якості i-ї транспортної послуги; $T_{\text{р ОП}i}^{\text{факт.}}$, $T_{\text{р ОП}i}^{\text{етал.}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення темпу росту обсягів перевезень; $\Omega_i^{\text{факт.}}$, $\Omega_i^{\text{етал.}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення ринкової частки на сегменті ринку i-ї транспортної послуги.</p>
Трудовий	$R_{\text{труд}}^k = \prod_{i=1}^n \frac{K_{\text{пр}i}^{\text{факт.}}}{K_{\text{пр}i}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{K_{\text{пл}i}^{\text{факт.}}}{K_{\text{пл}i}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{\mu_i^{\text{факт.}}}{\mu_i^{\text{етал.}}}$ <p>де $K_{\text{пр}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту простоїв i-го типу рухомого складу; $K_{\text{пл}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту плинності кадрів; μ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту достатності рівня кваліфікації</p>

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Фінансовий	$R_{\text{мар}}^k = \prod_{i=1}^n \frac{R^{\text{факт.}}}{R^{\text{етал.}}} \cdot \frac{K_{\text{плат.}}^{\text{факт.}}}{K_{\text{плат.}}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{K_{\text{ман.}}^{\text{факт.}}}{K_{\text{ман.}}^{\text{етал.}}}$
	де R – відповідно фактичне та еталонне значення рентабельності підприємства; $K_{\text{плат}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту платоспроможності; $K_{\text{ман}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту маневреності власного капіталу
Потенціал управління	$R_{\text{мар}}^k = \prod_{i=1}^n \frac{K_{\text{дф}}^{\text{факт.}}}{K_{\text{дф}}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{K_{\text{ц}}^{\text{факт.}}}{K_{\text{ц}}^{\text{етал.}}} \cdot \frac{I_3^{\text{факт.}}}{I_3^{\text{етал.}}}$
	де $K_{\text{дф}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту дублювання функцій; $K_{\text{ц}}$ – відповідно фактичне та еталонне значення коефіцієнту досягнення цілей; I_3 – відповідно фактичне та еталонне значення рівня інформаційної забезпеченості управління.

Джерело: розробка автора

Коефіцієнт гармонізації складових потенціалу визначається за формулою:

$$K_{\text{гарм}} = 1 - \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (R_i - R_{\text{сер}})^2}, \quad (4)$$

де R_i – рівень реалізації i -ї складової потенціалу; $R_{\text{сер}}$ – середнє значення рівня реалізації для усіх складових потенціалу.

Чим вище рівень збалансованості складових потенціалу, тим більше значення коефіцієнта гармонізації. При абсолютній збалансованості складових потенціалу коефіцієнт гармонізації дорівнює одиниці.

З метою максимізації величини робочого потенціалу транспортного підприємства та рівня його гармонізації ($K_{\text{гарм}} \rightarrow \max$) розроблено динамічну поліноміальну модель гармонізації складових потенціалу, яка дозволяє розподілити обмежену величину фінансових ресурсів (F) між функціональними складовими потенціалу (Π_i) за принципом «слабкої ланки» (інвестування здійснюється у функціональну складову, робочий потенціал якої найменший).

При моделюванні величина робочого потенціалу i -ї функціональної складової в кожний момент часу визначається за формулою :

$$(\Pi_i)_{t+1} = (\Pi_i)_t \cdot T_{it}, \quad (5)$$

де $(\Pi_i)_t$ – величина робочого потенціалу i -ї функціональної складової в момент t ; T_{it} – коефіцієнт зміни i -ї складової потенціалу в момент t .

$$T_{it} = 1 + \frac{\tau_i k_{(\Pi_i)t} + \sum_{j=1}^N (Q_j k_{(\Pi_i)tj})}{(1+\alpha)^t}, \quad (6)$$

де N – кількість функціональних складових потенціалу; τ_i – відсоток зростання i -ї функціональної складової потенціалу за рахунок збільшення її величини та/або за рахунок збільшення рівня її реалізації в межах наявних коштів, грн /1%; t – рік

розрахунку; $k_{(Pi)t}$, $k_{(Pi)tj}$ – показник, що визначає час (період) прояву ефекту від вкладання коштів у розвиток i -ї складової потенціалу; Q_j – коефіцієнт взаємного впливу складових потенціалу (коефіцієнт еластичності); α – ставка дисконту ($\alpha \neq -1$). Величина $(Pi)_0$ дорівнює величині робочого потенціалу на початок моделювання.

Для реалізації моделі гармонізації розроблено програмне забезпечення з використанням сучасної об'єктно-орієнтованої мови програмування Java. Система має візуальне середовище, багатовіконний інтерфейс користувача, графічну інтерпретацію результатів в інтерактивному режимі, а також табличне представлення кількісних даних. Для графічної інтерпретації рівнів робочого потенціалу, досягнутих в результаті моделювання, за допомогою афінних перетворень на площині був створений новий тип секторальної діаграми. Вікна етапів роботи програми наведено на рис.2.

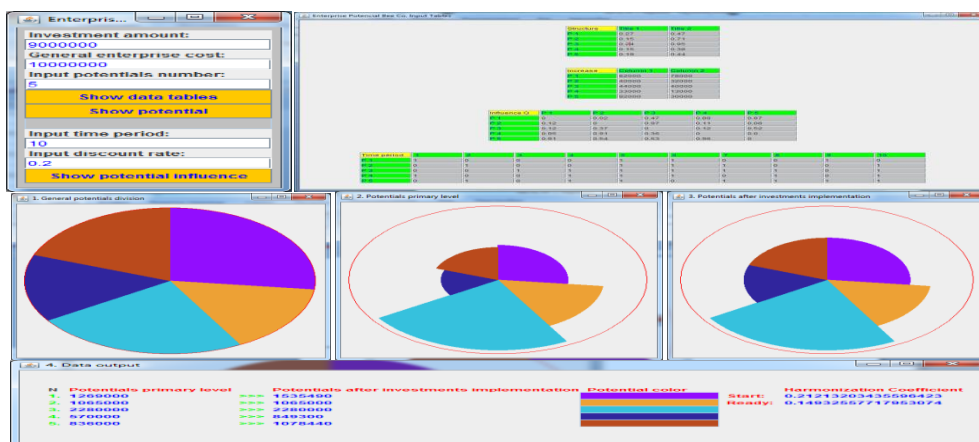


Рис.2. Вікна етапів роботи програми

Джерело: розробка автора

Розроблений програмний продукт шляхом варіантних розрахунків дозволяє вирішувати такі задачі: визначати рівень гармонізації потенціалу за різних варіантів вкладання наявних коштів, визначати суму коштів, необхідну для досягнення заданого рівня гармонізації потенціалу, або заданої величини робочого потенціалу, моделювати варіанти вкладання коштів при різних значеннях ефективності їх використання та різних ставках дисконтування. Програмний продукт зменшує час прийняття управлінських рішень, дозволяє вибрати найбільш прийнятний варіант розподілу коштів; пришвидшує і унаочнює розрахунки.

Вирішення задачі розподілу коштів, за якого максимізується рівень гармонізації потенціалу, дозволяє підприємствам отримувати додатковий прибуток.

Висновки та пропозиції. Для забезпечення ефективного розвитку підприємства важливе значення має збалансованість функціональних складових його потенціалу. Визначення збалансованості розвитку за функціональними складовими потенціалу транспортного підприємства дозволить виявити недостатність величини та/або рівня реалізації окремих складових. Перевагами запропонованого інструментарію оцінювання та моделювання збалансованості потенціалу є простота у використанні, інформаційна доступність розрахункових даних, відносно невелика кількість показників. Досягнення збалансованості потенціалу транспортних підприємств забезпе-

чить можливість своєчасної, адекватної реакції підприємства на динамічні зміни зовнішнього середовища, підвищить ступінь керованості підприємства та якість прогнозів показників розвитку підприємства. Однак, подальших досліджень потребує вивчення впливу рівня збалансованості потенціалу транспортного підприємства на рівень ефективності його діяльності та конкурентоздатність.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Тлумачення слова «збалансованість»* [Електронний ресурс] / Академічний тлумачний словник української мови у 11 томах. – Режим доступу: sum.in.ua/s/zbalansovanistj
2. *Экономическая энциклопедия* / Науч.-ред. совет изд-ва «Экономика»; Ин-т экон. РАН; Гл. ред. Л.И. Абалкин. – М.: ОАО «Издательство» «Экономика», 1999. – 1055с.
3. *Тлумачний словник економіста*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: subject.com.ua/economic/dict1/791.html
4. *Дулін П.Г.* Культура екологічна / П.Г.Дулін, В.В.Ковалевич // *Екологічна енциклопедія: у 3 т.* – Київ: ТОВ «Центр екологічної освіти та інформації», 2007. – Т. 2. – С. 223.
5. *Хобта В.М.* Специфіка проявів загальнофілософського закону рівноваги на рівні окремого підприємства / В.М. Хобта, І.С. Кладченко // *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки.* – 2011. – № 6. – Т.2 (181) – С.300-304.
6. *Бабина О.С.* Концептуальні основи моделювання процесів формування та реалізації потенціалу підприємства / О.С.Бабина // *Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірка наук праць.* – КНУ ім.Т Шевченка.: ІМВ, 2014.– Вип.118, част.2.– С.60–70.
7. *Бабина О.С.* Системно-гуманізаційний концепт формування та реалізації потенціалу підприємства в умовах економіки знань: монографія / О.С.Бабина; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного. – К.: СІК ГРУП Україна, 2013. – 278 с.

REFERENCES

1. *Tlumachenya slova «zbalansovanist»* [Elektronniy resurs] / Akademichniy tлумachniy slovník ukraYinskoYi movi u 11 tomah. – Rezhim dostupu: sum.in.ua/s/zbalansovanistj
2. *Ekonomicheskaya entsiklopediya* / Nauch.-red. sovet izd-va «Ekonomika»; In-t ekon. RAN; Gl. red. L.I. Abalkin. – M.: OAO «Izdatelstvo» «Ekonomika», 1999. – 1055s.
3. *Tlumachniy slovník ekonomista*. [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: subject.com.ua/economic/dict1/791.html
4. *DulIn P.G.* Kultura ekologichna / P.G.DulIn, V.V.Kovalevich // *Ekologichna entsiklopediya: u 3 t.* – KyYiv: TOV «Tsentr ekologichnoYi osvIti ta Informatsiyi», 2007. – T. 2. – S. 223.
5. *Hobta V.M.* Spetsifika proyaviv zagalnofilosofskogo zakonu rYvnovagi na rYvni okremogo pYdpriEmstva / V.M. Hobta, I.S. Kladchenko // *VIsnik Hmelnitskogo natsionalnogo unIversitetu. Ekonomichni nauki.* – 2011. – # 6. – T.2 (181) – S.300-304.
6. *Babina O.E.* Kontseptualni osnovi modelyuvannya protsesiv formuvannya ta realizatsiyi potentsialu pYdpriEmstva / O.E.Babina // *Aktualni problemi mlzharodnih vYdnosin: Zblrka nauk prats.* – KNU Im.T Shevchenka.: IMV, 2014.– Vip.118, chast.2.– S.60–70.
7. *Babina O.E.* Sistemno-gumanizatsiyiniy kontsept formuvannya ta realizatsiyi potentsialu pYdpriEmstva v umovah ekonomiki znan: monografiya / O.E.Babina; KyYiv. derzh. akad. vod. transp. Im. getmana P. Konashevicha-Sagaydachnogo. – K.: SIK GRUP UkraYina, 2013. – 278 s.