

ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО

УДК 625.76:658.1

ДОГАДАЙЛО Я.В., канд. екон. наук,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ОБҐРУНТУВАННЯ СКЛАДУ ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Анотація. В статі обґрунтовано склад потенціалу підприємств дорожньої галузі в результаті реалізації запропонованого алгоритму дослідження. Даний алгоритм дозволяє конкретизувати склад потенціалу підприємства певної галузі шляхом урахування її специфічних особливостей, а також думок провідних спеціалістів цієї галузі та вчених в сфері управління потенціалом підприємства. Виявлено, що склад формують сім ресурсів: фінансові, маркетингові, трудові, організаційні, технологічні, технічні та матеріальні, перші чотири притаманні будь-якому підприємству, а три останні відбивають специфіку функціонування підприємств дорожньої галузі.

Ключові слова: потенціал, ресурси, підприємство дорожньої галузі, аналіз, сутність складових.

DOGADAYLO Y., Cand., Econ. Sc.,
Kharkiv National Automobile and Highway University

SUBSTANTIATION OF THE STRUCTURE OF ROAD-CONSTRUCTION ENTERPRISES POTENTIAL

Abstract. The structure of road-construction enterprises potential has been substantiated in the article in the result of implementation of the suggested research algorithm. This algorithm allows specifying the structure of a certain enterprise's potential by taking into account its specific features as well as the opinions of leading specialists in these industries and leading scientists in the sphere of enterprise potential management. The structure is proved to be formed by seven resources: financial, marketing, labour, organizational, technological, technical and material, the first four resources are inherent in any enterprise, and the latter three reflect the specific character of road-construction enterprise activity.

Key words: potential, resources, road-construction enterprise, analysis, essence of elements.

Постановка проблеми. В умовах ринку категорія «потенціал підприємства» є однією з основних характеристик стабільності під-

приємства і, головне, можливостей його подальшого розвитку, тому проблема управління потенціалом набуває особливої актуальності. Для управління потенціалом підприємства спочатку необхідно визначитися з його сутністю та змістом. Потенціалом підприємства (ПП) в статті визначається сукупність ресурсів та їх характеристик, що формують можливості підприємства та забезпечують його розвиток у цільовому напрямку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній економічній літературі існує безліч підходів до розгляду складу потенціалу підприємства. В більшості з них розглядається перелік складових ПП без розкриття сутності кожної [1, 2, 4, 5, 7, 12-15, 17, 19-23, 25, 26]. Лише небагато вчених [6, 8, 24] не тільки визначають склад ПП, але і наводять достатньо повну характеристику сутності кожної складової. Це, на погляд автора, є правильним, оскільки неможливо формувати склад будь-якої складної величини без чіткого уявлення про сутність окремого її елемента.

Згідно з О. Градовим [8] до складу ПП входять 7 видів ресурсів: технічні (особливості виробничого обладнання, інвентарю, основних та допоміжних матеріалів і т. ін.), технологічні (динамічність методів технології, наявність конкурентоспроможних ідей і т.ін.), кадрові (кваліфікаційний, демографічний склад працівників, їх здатність адаптуватися до змін цілей виробничої системи), просторові (характер виробничих приміщень, території підприємства, комунікації, можливість розширення і т. ін.), ресурси організаційної структури системи управління (характер управляючої системи, швидкість проходження управляючих дій і т. ін.), інформаційні ресурси (характер можливої інформації щодо самої виробничої системи і оточуючого середовища, можливість її розширення, і т. ін.) та фінансові (стан активів, ліквідність і т. ін.).

А. Воронкова [6] до складу ПП включила 8 видів ресурсів:

– виробничі ресурси – сукупність вартісних та натурально-суттєвих характеристик виробничої бази, які виражаються в потенційних можливостях виробляти продукцію відповідного складу, технічного рівня і якості необхідної кількості;

– фінансові, які є комплексним поняттям і характеризуються системою показників, які відображають наявність та розмір засобів, реальні та потенційні фінансові можливості;

– комунікаційні, що визначаються такими параметрами: технічними характеристиками інформаційної системи; швидкістю

обробки і передачі інформації з найменшою кількістю неточностей, об'ємом пам'яті і т. ін.;

– інноваційні – визначають позицію підприємства на науково-технічному рівні випуску продукції;

– маркетингові ресурси, які направлені на гнучке і постійне реагування на зміни умов збуту, використовуючи ситуаційний підхід у прийнятті рішень, реалізації проактивної організаційної стратегії, що забезпечить управління та контроль за ринковими процесами;

– управлінські ресурси, які направлені на те, щоб забезпечувати на підприємстві гнучкість, ефективність конкурентоспроможного потенціалу;

– трудові ресурси, які передбачають розвиток кадрової політики;

– мотиваційні.

О. Федонін, І. Репіна, О. Олексюк [24] виділяють 9 складових потенціалу підприємства, розкривають їх економічну сутність та характер взаємозв'язку.

В свою чергу, О. Градов, А. Воронкова та О. Федонін розглядають склад ПП взагалі – не враховуючи специфіки функціонування певної галузі національного господарства країни. Дорожня галузь має певні специфічні особливості функціонування, тому приєднатися до одного з підходів не виявляється можливим.

Існують деякі роботи, в яких визначається склад потенціалу підприємства, що належить до певної галузі національного господарства країни [1, 12, 18, 22, 23, 25]. Єдиними вченими, які розглядали склад ПП дорожньої галузі безпосередньо, є О. Тищенко та О. Абрамова [1, 23]. Але у всіх цих роботах просто надається перелік складових потенціалу – без обґрунтування, без пояснень щодо урахування специфіки діяльності галузі – та не розкривається сутність кожної складової, тобто має місце суб'єктивний підхід. Саме суб'єктивністю можна пояснити неоднозначність погляду на склад потенціалу дорожнього підприємства одного вченого в своїх двох роботах, а саме в роботі [23] розглядаються чотири складові – ресурси: техніко-технологічні, кадрові, фінансового стану та фінансових результатів, а в роботі [1] вже п'ять складових: технологічні ресурси, організаційна структура управління, технічні, кадрові та фінансові ресурси, при цьому причини змін у складі потенціалу не пояс-

нюються, також в жодній роботі не розкривається економічна сутність визначених складових.

Невирішені складові загальної проблеми. Отже, в літературних джерелах єдиної думки щодо кількісного та якісного складу ПП не існує, окрім того стосовно підприємств дорожньої галузі запропонований склад потенціалу [1, 23] неоднозначний. Все це можна пояснити відсутністю розробленого підходу щодо науково обґрунтованого формування складу потенціалу підприємства.

Формування цілей статті. Таким чином, метою даної статті є усунення наведених вище недоробок шляхом наукового обґрунтування складу потенціалу підприємств дорожньої галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Формування складу ПП пропонується здійснювати в п'ять етапів.

I етап – аналіз основних існуючих підходів до визначення складу потенціалу підприємства.

II етап – узгодження обраного складу потенціалу з особливостями галузі, в якій функціонує підприємство.

III етап – експертне опитування працівників певної галузі, щодо складу потенціалу підприємства, на якому вони працюють.

IV етап – уточнення складу потенціалу шляхом порівняння результатів здійснення другого етапу дослідження з результатами експертного опитування [9].

V етап – визначення сутності кожної складової ПП.

Точність результатів дослідження значною мірою залежить від числа експертів у групі. Для визначення мінімально припустимого числа експертів були використані криві, що характеризують залежність між кількістю експертів в групі та середньо груповою помилкою, згідно з якими мінімальна кількість експертів, що забезпечує вимоги максимальної точності оцінки, становить 12 чоловік [3]. Згідно з методикою В. Мішина [16] мінімальна кількість експертів за можливої помилки результатів експертизи 10 % становить 18 чоловік. Таким чином, згідно з методиками щодо вибору кількості експертів [3, 16] на першому етапі дослідження доцільно розглянути 18 основних підходів щодо визначення складу потенціалу підприємства. Основний підхід розуміють як підхід вченого, який має що найменше три публікації або монографію, навчальний посібник, що присвячені проблемі управління потенціалом підприємства.

В результаті дослідження було виявлено, що деякі ресурси розглядаються вченими за різними назвами, хоча сутність у них однакова, це: трудові і кадрові ресурси; інформаційні та комунікаційні ресурси; інноваційні ресурси і НДДКР; організаційна структура управління та організаційні ресурси при дослідженні розглядалися як ідентичні (таблиця). В таблиці знак «+» означає, що даний вид ресурсу розглядається як складова ПП. Ресурси були проранжовані за відсотком співпадіння думок вчених, щодо доцільності розгляду ресурсу як складової ПП.

Спираючись на засади наукових досліджень, автор вважає, що, якщо у більш ніж половини підходів вчених погляд на складові співпадає, то можна стверджувати, що вони притаманні потенціалу всіх підприємств незалежно від специфіки галузі функціонування. В середньому кожен вчений виділяє шість ресурсів, але найпоширенішими (>50 % співпадіння) виявилися чотири: фінансові (94,4 %), трудові (94,4 %), організаційні (72,2 %), маркетингові (55,56 %). Таким чином, склад потенціалу будь-якого підприємства формують такі ресурси: фінансові, трудові, організаційні та маркетингові, а інші складові визначаються специфічними умовами галузі, в якій воно функціонує.

Оскільки дорожня галузь має ряд особливостей, то їх при формуванні складу потенціалу дорожніх підприємств (ПДП) необхідно врахувати. Дорожнє господарство має свою специфіку, а саме:

1. продукція має територіальну закріпленість та лінійний характер розміщення. Дана особливість призводить до необхідності організації мобільних дорожньо-будівельних підрозділів, що вимагає переміщення трудових ресурсів і засобів праці;

2. дорожні роботи проводяться на відкритому повітрі, а тому залежать від погодно-кліматичних умов. Неможливість проведення цілий рік дорожніх робіт впливає на ритмічне використання предметів праці протягом року;

3. дорожнє будівництво є доволі матеріалоемним, трудомістким та енергоємним процесом;

4. продукція дорожнього будівництва має індивідуальний характер, оскільки дорожні споруди залежать від рельєфу місцевості, ґрунтів, клімату, інтенсивності та складу руху;

Порівняльний аналіз основних поглядів на склад ІІІ

№ з/п	Назва складової (ресурсу)	Порядковий номер використаного літературного джерела																Відсоток співпадіння											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
1.	Фінансові	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	94,44
2.	Трудові	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	94,44
3.	Організаційні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	72,22
4.	Маркетингові	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	55,56
5.	Технічні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	50,00
6.	Виробничі	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	50,00
7.	Інформаційні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	38,89
8.	Інноваційні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	33,33
9.	Матеріальні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	27,78
10.	Технологічні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	22,22
11.	Інтелектуальні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	16,67
12.	Ринкові	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	16,67
13.	Просторові	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	11,11
14.	Логістичні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	11,11
15.	Техніко-технологічні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5,56
16.	Інвестиційні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5,56
17.	Економічні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5,56
18.	Мотиваційні	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5,56
	Загальна кількість ресурсів	5	5	5	6	6	8	8	6	7	9	9	5	5	6	6	8	4	4	8	4	4	6	6	9	9	4	-	

5. дорожні організації використовують свої заводи для виготовлення напівфабрикатів. Значні об'єми займають тимчасові приміщення, вартість яких входить в кошторисну вартість будівельно-монтажних робіт;

6. будівництво здійснюється різними організаціями зі своїми традиціями, особливостями та технологіями [10].

Таким чином, до обраних складових ПДП необхідно додати матеріальні ресурси – особливість 3, технічні ресурси – особливості 1, 2, 4, 5 та технологічні ресурси – особливість 6.

У результаті попередніх теоретичних досліджень було обрано за складові ПДП 7 видів ресурсів: фінансові, трудові, організаційні, маркетингові, матеріальні, технічні та технологічні. Перші чотири притаманні будь-якому підприємству, а три останні відбивають специфіку роботи підприємств дорожньої галузі. Необхідно, щоб результати теоретичних досліджень підтверджувалися практичним досвідом працівників дорожньої галузі. Для розв'язання поставленої задачі найбільш доцільним є метод експертних оцінок, що використовується нині в ситуаціях, коли вибір, узагальнення і оцінка результатів рішень не можуть бути виконані на основі точних розрахунків [3]. Для реалізації експертного методу було розроблено спеціальну анкету. Згідно з методиками щодо вибору кількості експертів [3, 16] була створена група експертів в кількості 18 чоловік, серед них: головний бухгалтер – 4, економіст – 5, інженер – 3, майстер – 2, менеджер – 4. Коефіцієнт компетентності експертів становив 0,72. Серед них було проведено експертне опитування, за результатами якого було виявлено, що склад ПДП формують 7 видів ресурсів: фінансові, матеріальні, трудові, технологічні, технічні, організаційні та маркетингові, тобто результати попередніх досліджень підтверджені провідними спеціалістами дорожньої галузі. Оцінка ступеня узгодженості показала, що 82 % думок спеціалістів, які були опитані, співпадають. Розрахункове значення критерію Пірсона перевищує табличне, тому результати проведеного дослідження можна вважати статистично значущими і можна використовувати для формування складу ПДП.

Таким чином, реалізація запропонованого методичного підходу дозволила здійснити кількісне та якісне обґрунтування складу ПДП. До нього увійшло 7 видів ресурсів:

- фінансові ресурси (Ф) – ресурси, що відображають реальні та потенційні фінансові можливості;
- трудові ресурси (T_p) – ресурси, що забезпечують розвиток кадрової політики;
- організаційні ресурси (О) – ресурси, що спрямовані на забезпечення ефективності управління;
- маркетингові ресурси (M_p) – ресурси, що спрямовані на постійне реагування на зміни умов збуту;
- матеріальні ресурси (М) – ресурси, що забезпечують безперервну та ефективну взаємодію трудових, технічних та технологічних ресурсів;
- технічні ресурси (Т) – ресурси, що відображають особливості дорожньої техніки, обладнання, інвентарю;
- технологічні ресурси (T_x) – ресурси, що відображають можливості існуючих технологій.

На основі одержаних результатів побудовано модель формування ПДП

$$\text{ПДП} = f(\Phi, T_p, O, M_p, M, T, T_x).$$

Висновки. Таким чином, в статті здійснено обґрунтування складу потенціалу підприємств дорожньої галузі за допомогою запропонованого алгоритму дослідження. Визначений склад ураховує особливості функціонування дорожньої галузі та не суперечить думкам провідних спеціалістів як в сфері управління потенціалом, так і в дорожній галузі.

В жодній роботі, присвяченій дослідженню потенціалу підприємства, всі складові кількісно не вимірюються, найчастіше використовуються методи експертних опитувань, яким притаманна суб'єктивність. Всі ресурси доцільно характеризувати кількісно, тому в подальшому необхідно обґрунтувати системи показників, що характеризують кожну складову ПДП та сформувати інформаційну базу вимірювання цих показників, що дозволить автоматизувати процес кількісного аналізу кожної складової потенціалу.

Література

1. Абрамова О. С. Удосконалення методики оцінки стратегічного потенціалу дорожніх підприємств / О.С. Абрамова, О.В. Крікун // Економіка транспортного комплексу: зб. наук. пр. – Харків: ХНАДУ. – 2006. – Вип. 10. – С. 174–178.

2. Балацкий О. Ф. Экономический потенциал административных и производственных систем : моногр. / О.Ф. Балацкий, Е. В. Лапин, В. Л. Акуненко. – Сумы : Университетская книга, 2006. – 973 с.
3. Бешелев С.Д. Экспертные оценки / С.Д. Бешелев, Ф.Г. Гурвич. – М.: Наука, 1973. – 159 с.
4. Бузько І. Р. Стратегічний потенціал і формування пріоритетів у розвитку підприємств: моногр. / І. Р. Бузько, І. Є. Дмитренко, О. А. Сущенко. – Алчевськ : ДГМІ, 2002. – 216 с.
5. Винокуров В.А. Организация стратегического управления на предприятии / В.А. Винокуров. – М. : Центр экономики и маркетинга, 1996. – 160 с.
6. Воронкова А. Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация: моногр. / А. Э. Воронкова. – Луганск : ВНУ, 2000. – 315 с.
7. Герасимчук В.Г. Стратегічне управління підприємством. Графічне моделювання : навч. посіб. / В.Г. Герасимчук. – К.: КНЕУ, 2000. – 360 с.
8. Градов А.П. Экономическая стратегия фирмы : учебное пособие / А.П. Градов, В.В. Глухов, Ю.П. Григорьев. – СПб. : СпецЛит, 2003. – 959 с.
9. Догадайло Я.В. Розробка підходу щодо визначення складу потенціалу підприємства / Я.В. Догадайло // Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте`2010 : междунар. науч.-практ. конф., 21-30 июня 2010 г. : тезисы докл. – Одесса : Черноморье, 2010. – Том 21. Экономика, Биология. – С. 15–16.
10. Кіяшко І.В. Дорожнє виробництво. Організація, планування і управління : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / І.В. Кіяшко, М.С. Стороженко, В.М. Зінченко, Є.Д. Прусенко. – Харків: ХНАДУ, 2003. – 216 с.
11. Економічний потенціал: теоретичні аспекти та лінія трансформації: Електронний ресурс / Мамонов К.А., Угоднікова О.І. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 198–202. – Режим доступу: http://www.nbuu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2009_26/09mkarsg.pdf
12. Краснокутська Н.С. Структуризація потенціалу підприємства / Н.С. Краснокутська // Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економічні науки. – 2008. – № 5. – Т. 2. – С. 54–64.
13. Лапин Е. В. Оценка экономического потенциала предприятия: моногр. / Е. В. Лапин. – Сумы : Университетская книга, 2004. – 360 с.
14. Мартиненко М.М. Стратегічний менеджмент : підруч. / М.М. Мартиненко, І.А. Ігнатієва. – К. : Каравела, 2006. – 320 с.
15. Минцберг Г. Школы стратегий / Г. Минцберг, Б. Альстрэнд, Дж. Лэмпел; пер. с англ. Ю.Н. Каптуревского. – СПб. : Питер, 2000. – 336 с.
16. Мишин В.М. Управление качеством : учеб. / В.М. Мишин. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 463 с.
17. Отенко И. П. Стратегическое управление потенциалом предприятия : моногр. / И. П. Отенко. – Харьков: ХНЭУ, 2006. – 256 с.

18. Полухин А.А. Сущность производственного потенциала в сельскохозяйственном производстве / А.А. Полухин, А.В. Алпатов, А.Н. Ставцев // Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании`2009 : междунар. науч.-практ. конф., 21-28 дек. 2009 г. : тез. докл. – Одесса : Черноморье, 2009. – Т. 6. Экономика. – С. 20–22.

19. Пономаренко В.С. Стратегическое управление предприятием : моногр. / В.С. Пономаренко. – Харьков: Основа, 1999. – 620 с.

20. Попов Е.В. Рыночный потенциал предприятия: моногр. / Е.В. Попов. – М. : Экономика, 2002. – 559 с.

21. Сизов В.С. Стратегическое управление воспроизводственным процессом: моногр. / В.С. Сизов. – М. : Экономистъ, 2004. – 238 с.

22. Симионов Р.Ю. Стоимостная оценка экономического потенциала строительного предприятия: подходы и методы / Р.Ю. Симионов // Экономический анализ: теория и практика. – 2007. – № 2. – С. 5–17.

23. Тищенко А. Н. Стратегия управления развитием предприятия: моногр. / А. Н. Тищенко, О.С. Головки. – Харьков: ЭДЭНА, 2003. – 198 с.

24. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. / О. С. Федонін, І. М. Репіна, О. І. Олексюк. – К. : КНЕУ, 2005. – 261 с.

25. Формування ресурсного потенціалу вугледобувних підприємств Електронний ресурс / Фесенко І. А. // Економічний вісник Донбасу. – 2009. – № 4 (18). – С. 24–28. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Evd/2009_4/6.pdf

26. Шершньова З.Е. Стратегічне управління : підруч. / З.Е. Шершньова. – К. : КНЕУ, 2004. – 699 с.

Рецензент: О. М. Криворучко, докт. екон. наук, проф., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 15.09.10 р.

УДК 658.012.2:338.98(075)

БУРМАКА М.М., канд. екон. наук,

КОРКУШКО Н.М., канд. техн. наук,

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

***Анотація.** В даній статті розглянуті принципи оцінки ефективності, економічні та соціальні наслідки впровадження інвестиційних проектів будівництва та реконструкції автомобільних доріг. Запропоновані формули розрахунку переваг користувача нової дороги за кожною групою транспортних*