

Висновок. Таким чином, за результатами проведеного аналізу теоретичних основ формування конкурентоспроможності підрядних підприємств дорожнього господарства можна зробити наступні висновки. Серед сучасних проблем розвитку дорожніх підприємств, найбільш актуальними є питання підвищення ефективності й конкурентоспроможності їхньої діяльності, які безпосередньо пов'язані із задоволенням споживчого попиту на дорожньо-будівельну продукцію, роботи або послуги й участю таких підприємств у підрядних торгах. При визначенні рівня власної конкурентоспроможності дорожнє підприємство при будівництві, реконструкції та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг повинно враховувати й спрямовувати свою діяльність на розробку заходів щодо зниження негативного впливу всіх негативних факторів, основними з яких є високий рівень податків, недостача й зношеність будівельних машин і механізмів, висока вартість матеріалів і конструкцій, конкуренція з боку інших фірм, недолік замовлень на роботи, недолік кваліфікованих робітників тощо.

До принципів переваг такого механізму слід віднести наочність графічного зображення існуючих зв'язків між елементами його структури, які визначають вектори руху процесу формування та управління конкурентоспроможністю підрядного дорожнього підприємства та спрощують розуміння послідовності дій з її оцінки.

Перелік посилань.

1. **Деркач Д.И.** Анализ производственно-хозяйственной деятельности подрядных строительных организаций / Деркач Д.И. – [3-е изд.]. – М.: Финансы и статистика, 1990. – 239 с.
2. **Економика дорожнього господарства** / [Авсєенко А.А., Гарманов Е.Н., Дингес Э.В. и др.]; под ред. Е.Н. Гарманова. – М.: Транспорт, 1990. – 247 с.
3. **Шинкаренко В.Г.** Управление материальными ресурсами в организациях дорожнего хозяйства / В.Г. Шинкаренко, Н.Н. Бурмака. – Х.: ХНАДУ, 2005. – 148 с.
4. **Іванілов О.С.** Економика будівництва: навч. посіб. – Х.: Вища школа, 2001. – 584 с.
5. **Рогожин П.С.** Економика будівельних організацій / П.С. Рогожин, А.Ф. Гойко. – К.: Видавничий дім «Скарби», 2001. – 448 с.
6. **Толмачев Е.А.** Экономика строительства: учеб. пособ. / Е.А. Толмачев, Б.Е. Монахов. – М.: Юриспруденция, 2003. – 224 с.
7. **Чистов Л.М.** Экономика строительства: учеб. / Чистов Л.М. – СПб.: «Питер», 2001. – 384 с.
8. **Степанов И.С.** Маркетинг в подрядном строительстве / И.С. Степанов, С.С. Романова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.masters.donntu.edu.ua/2002/fem/moiseenko/indexart1.html>
9. **Овсюк М.О.** Удосконалення методів конкурентоспроможності будівельного підприємства в умовах кризи / М.О. Овсюк // Науковий журнал «Бізнес Інформ». – 2011. – № 6. – С. 65-67.
10. **Дробитько Н.А.** Методика оценки конкурентоспособности предприятий / Дробитько Н.А. // Коммунальное хозяйство городов: (науч.-техн. сборник). – Харьков, 2001. – Вып.31. – С. 109-116.
11. **Асаул А.Н., Абаев Х.С., Гордеев Д.А.** – СПб: АНО «ИПЭВ», 2007. – 271с.

Стаття надійшла: 14.03.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 338.47:656.2

М 110

ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ АДАПТАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ПОРТФЕЛЕМ БІЗНЕСІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Пилипенко О.В., канд. екон. наук, доцент

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ

Анотація. Адаптивне управління підприємством в частині пристосування до змінних і непередбачуваних умов зовнішнього середовища передбачає варіативність стратегічних планів розвитку, оцінку та вибір стратегічних альтернатив розвитку підприємства, у т.ч. формування портфельних стратегій з урахуванням змін зовнішнього і внутрішнього середовища, адаптацію асортиментної програми та корегування видів діяльності до вимог ринку. Дослідження застосування методів адаптивного управління здійснюється щодо діяльності структурних підрозділів залізничного транспорту, що здійснюють ремонти рухомого складу. Метою статті є визначення економічних передумов та чинників формування адаптаційної моделі управління портфелем бізнесів ремонтного підприємства залізничного транспорту на базі управління та аналізу витрат діяльності. Методологія дослідження – сукупність прийомів оцінювання та відбору управлінського стратегічного рішення в сфері формування портфелю (сукупності бізнесів) підприємства. Методами, на основі яких передбачено оцінювати ефективність та обґрунтованість витрат діяльності окремих видів основних та допоміжних видів діяльності підрозділів ремонту рухомого складу ПАТ «Українські заліз-

ниці» є функціонально-вартісний аналіз, ABC-аналіз, метод прямих витрат, метод стандартних витрат. Обґрунтування доцільності та ефективності діяльності усього комплексу ремонтних робіт рухомого складу передбачено здійснювати на основі функціонально-вартісного аналізу та застосування методів порівняння і дисконтування інвестиційних витрат та економії експлуатаційних витрат. Результатами дослідження є висновки щодо сфери застосування окремих методів калькулювання витрат, що дозволить отримати обґрунтовану інформацію щодо результатів (ефективності) окремих видів діяльності залізничного транспорту в цілому та підрозділів ремонту рухомого складу зокрема, та формування на цій основі адекватних стратегічних альтернатив розвитку ремонтних депо та ремонту рухомого складу як основного виду діяльності залізниць.

Ключові слова: адаптивне управління, стратегічні управлінські рішення; формування портфелю бізнесів; економічні передумови та чинники формування адаптаційної моделі, управління витратами, ABC-аналіз, калькулювання, функціонально-вартісний аналіз.

Постановка проблеми. Формування адаптаційної моделі управління залізничним транспортом та окремими підприємствами, що формують його структуру (відокремленими структурними підрозділами залізниць) та беруть участь у виконанні та забезпеченні виконання операцій, що складають сутність основних видів діяльності залізничного транспорту передбачає визначення умов та чинників, механізму впровадження адаптаційної моделі управління.

Слід визначити задачі, що їх має бути розв'язано на основі реалізації адаптаційної моделі управління, складові управлінської системи, охоплення яких забезпечить успішність і гнучкість системи управління в цілому. Необхідно врахувати специфіку діяльності відокремлених структурних підрозділів залізничного транспорту, зокрема, ремонтних депо (вагонних та локомотивних депо, основна діяльність яких передбачає експлуатацію та ремонт рухомого складу).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Адаптаційна модель управління підприємством базується на застосуванні певних принципів, серед яких науковцями прийнято виділяти такі як принцип резонансу; управління через самоуправління; наскрізно-рівневої адаптації і діалогічної узгодженості; мотивації; постійного підвищення компетентності; кооперації; відкритості; самоорганізації та інші [1]. В умовах швидких змін та значного ступеня невизначеності зовнішнього середовища успіх підприємницької діяльності забезпечують гнучкі організаційні структури управління, швидкість прийняття і реалізації рішень, застосування наукомістких інноваційних технологій [2, с. 222-223].

В попередніх публікаціях встановлено особливості та передумови формування бізнес-моделі підприємства залізничного транспорту, її складові [3], стратегічну направленість моделі розвитку залізничного транспорту та ремонтних структурних підрозділів [4, 5], встановлено необхідність змін аналітичного забезпечення управління залізничним транспортом в економічних умовах, що змінюються [6].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Адаптивне управління підприємством в частині пристосування до змінних і непередбачуваних умов зовнішнього середовища (складовою якого є споживачі, клієнти, обсяги та умови постачань і закупівель) передбачає варіативність стратегічних планів розвитку та адаптацію асортиментної програми, корегування видів діяльності у відповідності з принципами резонансу та мотивації (рентабельності діяльності). Принципи відкритості, самоорганізації та кооперації передбачають пошук взаємовигідних зв'язків з елементами зовнішнього середовища, найбільш адекватних до поточної ринкової ситуації та внутрішнього середовища бізнесу.

Зазначене означає необхідність коригування портфелю бізнесів підприємства у залежності від сигналів, що отримані від зовнішнього середовища, формування стратегії росту і розвитку (портфельної стратегії) підприємства з оглядом на зміну найбільш значущих для підприємства факторів. Підприємство повинно адаптуватися до зовнішніх факторів – як сприятливих (можливостей, «шансів»), так і несприятливих – «загроз», по можливості з пошуком напрямів або заходів нейтралізації останніх, так і шукати ефективні шляхи реалізації розробленої стратегії до існуючих умов функціонування із врахуванням факторів внутрішнього середовища підприємства (організації).

Складовими портфелю бізнесів є вибір видів діяльності, найважливіші асортиментні групи продукції, вибір цільових груп споживачів і ринків [8, с. 83-87].

Однак, адаптація портфельної стратегії відокремлених структурних підрозділів залізниць, що виконують ремонти рухомого складу (ремонтних та експлуатаційних депо), а також вагоноремонтних заводів, механічних майстерень, що з подальшою реалізацією структурної реформи залізничного транспорту матимуть більшу самостійність як підприємства конкурентного та потенційно конкурентного сектору, може мати вигляд укладання портфеля замовлень на ті чи інші види ремонтних робіт з різноманітними споживачами ремонтних послуг. Якщо в частині основних видів діяльності таку адаптацію здійснити не завжди можливо з точки зору відповідності в найбільшій мірі інтересам підприємства, то є можливим вдосконалення та оптимізація допоміжних і другорядних видів діяльності.

Метою виконання статті є визначення економічних передумов та чинників формування адаптаційної моделі управління портфелем бізнесів ремонтного підприємства залізничного транспорту на базі управління та аналізу витрат діяльності.

Виклад основного матеріалу. Адаптивне управління підприємством має здійснюватись як у сфері формування стратегічних альтернатив діяльності (включаючи їх корегування із врахуванням тенденцій розвитку, що здійснюються), так і у сфері поточного управління, що передбачає пристосування поточного асортименту та видів діяльності до формування поточного портфелю бізнесів (рис. 1).

Формування портфельних стратегій керівництвом підприємства здійснюється на основі результатів портфельного аналізу (тобто аналізу виробничих одиниць чи бізнес-одиниць) [8]. За термінологією МакКінсі бізнес-одиниці вважаються стратегічними одиницями бізнесу [8]. Метою виконання портфельного аналізу є, по суті, перерозподіл фінансових потоків всередині корпорації на користь більш прибуткових бізнесів (видів діяльності) за рахунок скорочення або припинення фінансування менш привабливих та перспективних, а інструментами портфельного аналізу є, як правило, двомірні матриці, що допомагають сформувати перспективи розвитку підприємства, відсікти неприбуткові та/або неперспективні види діяльності.



Рисунок 1 – Зміст управлінських рішень адаптивного управління

Ризики похибок застосування таких інструментів прийняття рішення обумовлені комплексом факторів, серед яких слід зазначити такі: інформацією для прийняття рішень є результати ретроспективного аналізу господарської діяльності підрозділів (бізнес-одиниць), в той час, як рішення приймається на перспективу, отже, пролонгація визначених тенденція може бути недопустимою та давати хибні висновки; прогнозування майбутніх перспектив розвитку залежить від інструментів, що застосовуються; у випадку різких змін у середовищі та значної невизначеності середовища (за Ансоффом визначається у балах [9, с. 22-25] результати прогнозування ступеня привабливості того чи іншого виду діяльності можуть суттєво відрізнятись від фактичного ступеня рентабельності та перспективності діяльності.

Результатом виконання портфельного аналізу є визначення перспективних напрямів діяльності, бізнес-одиниць, що визначені як об'єкти інвестування, рішення щодо скорочення неперспективних (в т.ч. поточно неприбуткових видів діяльності), щодо диверсифікації. Таким чином перспективні напрями діяльності, по суті, є напрямками росту господарюючого суб'єкта.

Умовою коректного виконання портфельного аналізу є грамотне визначення (ідентифікація) бізнес-одиниць та їх оцінювання.

Умовами ідентифікації бізнес-одиниць визначено наступні [8, с. 83-87]:

1) оцінка діяльності підрозділу базується на обліку доходів і витрат, що дозволяє визначати фінансові результати; рентабельність окремих видів продукції повинна бути відомою;

2) не менше 60 % готової продукції підприємства має бути реалізовано на кінцевому ринку збуту, тобто мати свого споживача, а не бути напівфабрикатом для виробництва готової продукції інших підрозділів підприємства;

3) кожна бізнес-одиниця повинна мати стратегію своєї маркетингової та збутової діяльності, стратегію матеріально-технічного забезпечення.

Застосування цих вимог у процесі визначення перспективних напрямів діяльності ремонтних підрозділів залізниць має суттєві особливості, які вимагають специфічного застосування цих умов та інструментів портфельного аналізу. Так, згідно Постанови КМУ від 16.02. 1998 р. № 173 «Про перелік робіт (послуг), що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та Порядок розподілу доходних надходжень від основної діяльності залізничного транспорту» [10, с. 37-41] виконання ремонтними підрозділами

(вагоно- та локомотиворемонтними депо) своєї діяльності є складовою виконання єдиного перевізного процесу перевезень та здійснюється для його забезпечення. Такий же зміст основних видів діяльності подає і діюча Номенклатура витрат з основних видів діяльності залізничного транспорту [11, с. 234]. З іншої сторони, виконання цих видів діяльності здійснюється на договірній і платній основі [12] і, отже, можна говорити по реалізацію, в певній мірі, продукції підрозділу на ринку. Однак, ринок цей є умовно-конкурентним, це умовний ринок, квазі-ринок, тому що конкуренція по основному виду діяльності залізниць обмежена, зв'язки між контрагентами визначені і, враховуючи специфіку діяльності, не можуть складатися на конкурентній основі, а формуються за територіальним принципом.

Отже, це друга необхідна умова ідентифікації та оцінювання бізнес-одиниць по основній діяльності виконується в неповній мірі, а виконання портфельного аналізу (по основній діяльності) є умовним. Однак, визначення перспективних видів діяльності та напрямів росту є необхідним для допоміжних і другорядних видів діяльності [11, с. 235-236]. За цими видами діяльності виконання портфельного аналізу є в повній мірі обґрунтованим і виправданим, забезпечить ефективність та перспективність діяльності підрозділу.

Більш складною проблемою на залізничному транспорті в цілому та в окремих структурних підрозділах є визначення фінансових результатів за окремими видами діяльності (що є першою з перерахованих необхідних умов проведення аналізу портфеля бізнесів). Протягом тривалого періоду на залізничному транспорті України впроваджено ряд кроків для забезпечення прозорості обліку витрат та фінансових результатів, уникнення перехресного субсидування, розподілу витрат та доходів за видами діяльності, що виконуються залізницями та окремими структурними підрозділами. Такі кроки здійснюються в рамках як реалізації Концепції та Програми реформування залізничного транспорту, так і на виконання відповідних директив ЄС [13-16].

Для визначення і планування витрат і собівартості окремих видів продукції (виконання робіт, надання послуг) світова практика передбачає застосування кількох методів (директ-костингу або прямого розрахунку, стандарт-костингу, методу АВС).

Розроблена Номенклатура витрат з основних видів діяльності залізничного транспорту України відповідає методів підрахунку прямих витрат – директ-костингу. Застосування методу стандарт-костингу дещо обмежене, але також має місце на ЗТ, особливо у здійсненні ремонтних робіт. Порядок складання калькуляції деповського чи капітального ремонту вантажних вагонів [12] передбачає, що остаточна фактична вартість ремонтних робіт може бути визначена тільки по завершенні усіх видів робіт (розбирання, повна діагностика вагона). До цього вказати точну суму витрат неможливо. Тому при складанні попередньої калькуляції ремонтних робіт не обійтись без стандарт-костинга, на основі якого за нормативами витрат встановлюється попередня (приблизна) вартість робіт.

Перспективним з метою управління та оптимізації витрат може бути застосування методу АВС-аналізу витрат. Сутність методу, що, як відомо, базується на принципі Парето, полягає в наступному – більшу частину витрат формують основні види діяльності, найважливіші напрями діяльності є основними споживачами витрат. Поєднання методу АВС-аналізу витрат з результатами функціонально-вартісного аналізу забезпечить науково обґрунтований підхід до управління витратами ремонтного виробництва.

Функціонально-вартісний аналіз (далі ФВА) передбачає визначення найважливіших функцій, що виконуються об'єктом аналізу та визначення витрат на виконання цих функцій, а також встановлення другорядних, непотрібних, зайвих або шкідливих функцій, що виконуються об'єктом і на цій основі формування напрямів економії витрат на виробництво продукції (робіт, послуг) за рахунок здешевлення або скорочення виконання другорядних функцій (не на шкоду основним) та ліквідації виконання зайвих функцій.

Цей підхід можна застосовувати для обґрунтування витрат на функціонування як усього ремонтного комплексу рухомого складу «Українських залізниць», так і щодо обґрунтування витрат діяльності конкретного функціонального структурного підрозділу. Виконання основної функції ремонтного комплексу – ремонтів (в т.ч. деповських, капітальних, капітально-відновлювальних), з урахуванням ступеня спрацювання рухомого складу та існуючих цінових тенденцій щодо придбання запасних частин стає все більш вартісною. На думку експертів, вартість ремонту локомотивів є на 40-60 % більшою, ніж за нормального рівня зносу [17]. Виконання капітального ремонту з продовження терміну придатності і заміною застарілого штатного тепловозного дизеля на сучасний економічний дизель складає в середньому 60 % вартості нового тепловоза [17].

Таким чином, постає питання, чи доцільним є витрачання коштів на дорожчі ремонти, та чи не ефективнішим буде придбання нових сучасних енергозберігаючих одиниць тягового рухомого складу, експлуатація яких буде дешевшою? Існуючі методики оцінки ефективності інвестиційних рішень дозволяють отримати відповідь на це питання, але основний концептуальний підхід до обґрунтування ефективності діяльності усього ремонтного комплексу слід шукати у поєднанні методів ФВА та АВС-аналізу витрат (рис. 2.).

Оцінку доцільності та ефективності функціонування усього ремонтного комплексу ПАТ «Українські залізниці» необхідно здійснювати на основі функціонально-вартісного аналізу та сукупності дисконтних показників ефективності інвестиційних рішень.

Висновки і пропозиції. Таким чином, адаптаційне управління є складовою стратегічного управління. Змістом адаптаційного управління є усі дії стратегічного характеру, котрі покращують

взаємовідносини компанії як керуючої системи з її оточенням (об'єктом керування). По суті, метою адаптивного стратегічного управління є створення нових сприятливих можливостей шляхом вдосконалення внутрішнього середовища підприємства (при чому часто під вдосконаленням ми розуміємо відповідність якісних складових і структури внутрішнього середовища викликам зовнішнього), вдосконалення виробничої системи, покращення взаємодії із зовнішніми контрагентами та створення механізму співпраці з ними.



Рисунок 2 – Обґрунтування доцільності та ефективності витрат

Зазначимо, що зовнішні контрагенти включають не тільки безпосередніх споживачів продукції (послуг) підприємства, тобто замовників послуг ремонтних підрозділів залізниць, але також і державні органи (уряд, фінансові та податкові органи), місцеву владу, населення та соціальне середовище в цілому, інших споживачів послуг.

Вдосконалення виробничої системи підприємства передбачає не тільки скорочення (економію) витрат поточної господарської діяльності, але й оптимізацію прийняття управлінських рішень у сфері інвестиційних стратегій. Методичні питання адаптації інвестиційних стратегій до зміни зовнішнього і внутрішнього середовища потребують окремого подальшого дослідження.

Перелік посилань

1. **Фесік Л. І.** Адаптивне управління: еволюція поняття та сутнісна характеристика [Електронний ресурс] / Л. І. Фесік // *Теорія та методика управління освітою: електронне наукове фахове видання*. – 2011. – Вип. 5. – Режим доступу: <http://tme.umo.edu.ua/docs/5/11fescec.pdf>. – Назва з екрану.
2. **Мескон М. Х.** *Основи менеджмента* / Майкл Х. Мескон, Майкл Альберт, Франклин Хедоури – 3-е изд. – М.: «Вільямс», 2007. – 672 с.
3. **Сич Є. М.** Особливості бізнес-моделі підприємства залізничного транспорту / Є. М. Сич, О. В. Пилипенко // *Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління»*. – Вип. 17. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 95-105.
4. **Ейтутіс Г. Д.** Діагностика стратегічних факторів та умов діяльності підприємств ремонту рухомого складу / Г. Д. Ейтутіс, О. В. Пилипенко // *Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління»*. – Вип. 21-22. – Ч. 2. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 7-15.
5. **Пилипенко О. В.** Особливості реалізації концепції стратегічного управління в сфері ремонту рухомого складу / О. В. Пилипенко // *Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління»*. – Вип. 21-22. – Ч. 2. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 61-67.
6. **Пилипенко О. В.** Вдосконалення системи аналітичних показників діяльності залізничного транспорту як основа для моделювання бізнес-процесів / О. В. Пилипенко // *Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління»*. – Вип. 19. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 93-101.
7. **Пилипенко О. В.** Основні напрями формування конкурентних стратегій у сфері залізничних пасажирських перевезень / О. В. Пилипенко, С. В. Крищенко, Н. В. Луга // *Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління»*. – Вип. 25. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 111-120.

8. Сич Є. М. Стратегічний аналіз: НМП / Є. М. Сич, О. В. Пилипенко, М. С. Стасишен. – К.: Каравела, 2010. – 409 с.
9. Ансофф И. Стратегическое управление. / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
10. Реформування бухгалтерського обліку на залізничному транспорті України: Офіційне видання / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, Н. С. Соколовська та ін. – К.: КУЕТТ, 2006. – 532 с.
11. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, затверджена Наказом Укрзалізничниці від 21.08.2007 №417-Ц (із змінами та доповненнями) – К.: «НВП Поліграфсервіс», 2011. – 448 с.
12. Правила розрахунку вартості ремонту власних вантажних вагонів на підприємствах вагонного господарства Укрзалізничниці [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://wap.uz.gov.ua/index.php?mservices_poslugi_kat_poslugi_derg_otherdocs.
13. Розпорядження КМУ № 651-р від 27 грудня 2006 р. «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-p>. – Назва з екрану.
14. Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.
15. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.
16. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст. 554) [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4443-17>.
17. «Укрзалізниця» в этом году направит на ремонт и модернизацию локомотивного парка свыше 2 млрд грн. – [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/502769-ukrzeliznyitsya-napravit-na-remont-i-modernizatsiyu-lokomotivnogo-parka-svyyshe-2-mlrd-grn.html>. – Назва з екрану.

Стаття надійшла: 20.02.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Шемяєва Л.Г.

УДК 330.111.8
D24

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ПОНЯТИЯ «ПОТЕНЦИАЛ»

Карман С.В., канд. экон. наук, доцент

Богатырева А.Н., преподаватель

Таврический государственный агротехнологический университет, г. Мелитополь

Аннотация. Объектом исследования является процесс формирования и развития потенциала экономической системы Предметом исследования являются теоретические аспекты формирования и развития потенциала экономической системы.

Цель работы. Целью научной публикации является обоснование экономической сущности понятия «потенциал».

Методы исследования. Теоретической основой работы является диалектический метод познания экономических явлений и процессов, фундаментальные положения экономической теории, научные работы отечественных и зарубежных ученых по вопросам обоснования сущностной природы потенциала.

Результаты работы. Принципиальное значение в исследовании имеет неразрывная связь сущностного содержания понятия «потенциал» с фундаментальными философскими категориями «способность», «возможность», «действительность», отражающие основные ступени в становлении и развитии предмета или явления. Действительность является результатом актуализации возможности. Тожественность проявляется в виде: потенция - возможность, актуализация – действительность. В современном учении о потенциале экономической системы акцент в определении действительности необходимостью делать на социальном конструировании реальности, что обусловлено абсолютизацией возможностей человеческой деятельности и отказом от признания первичности материальной реальности, что делает использование результативного подхода к пониманию потенциала экономической системы более целостным.

Сфера применения результатов. Логическая схема понятия «потенциал предполагает иерархическую структуризацию его уровней, что позволяет обоснованно выделять ресурсный, производственный и экономический его виды.

Выводы. Для определения потенциала обязательным является наличие как минимум двух начальных элементов: объекта воздействия (человек) и субъекта, на который влияют (ресурсы). Осознанная деятель-