

**Міністерство освіти і науки України  
Національний транспортний університет**

**БАБИНА Олена Євгенівна**



УДК 658.5:005.336:656 (043.3)

**МЕТОДОЛОГО-ПРАКТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТА  
РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Київській державній академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного Міністерства освіти і науки України.

**Науковий консультант** – доктор економічних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України  
**КОБА Вячеслав Григорович**,  
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри управління та економіки водного транспорту

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**ІЛЬЧУК Валерій Петрович**,  
Чернігівський національний технологічний університет Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування

доктор економічних наук, професор  
**КІБІК Ольга Миколаївна**,  
Національний університет «Одеська юридична академія» Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри національної економіки

доктор економічних наук, професор  
**САДЛОВСЬКА Ірина Петрівна**,  
Міністерство інфраструктури України,  
начальник управління економічного розвитку та фінансів

Захист відбудеться «5» квітня 2017 р. о 13<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 в Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України за адресою: 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, зал засідань (ауд. 333).

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, Україна, м. Київ, вул. Кіквідзе, 42.

Автореферат розісланий «1» березня 2017 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради,  
кандидат економічних наук, доцент



Ю. С. Грисюк

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** За умов подальшого розгортання кризових явищ в економіці, непередбачуваності динаміки суспільних процесів ефективна діяльність транспортних підприємств, їх здатність до адаптації є ключовим чинником забезпечення стабільності функціонування й формування передумов поступального розвитку як транспортної галузі, так і економіки України в цілому. Зважаючи на те, що внутрішнім джерелом розвитку підприємства є його потенціал, саме тому системні та комплексні дослідження закономірностей функціонування, механізмів розвитку, чинників формування та механізмів реалізації потенціалу транспортних підприємств, усвідомлення їх результатів та застосування на практиці є необхідною умовою ефективної діяльності всього транспортно-дорожнього комплексу держави.

Актуалізують питання дослідження проблем управління потенціалом підприємств на сучасному етапі розвитку економіки трансформація суспільних відносин, формування економіки знань, ознаками якої є: зміна цивілізаційних цінностей, зростання суспільної свідомості, посилення ролі людини в управлінні та виробництві благ, перетворення знань та інформації на ключовий ресурс виробництва та чинник розвитку, усвідомлення екологічної загрози, що вийшла на планетарний рівень, необхідність безперервного інноваційного розвитку. Зазначене свідчить про зростання значення факторів гуманізаційного спрямування як в діяльності підприємств, так і в середовищі, що їх оточує, та необхідність кардинальної зміни логіки й принципів формування та реалізації їхнього потенціалу.

Особливого значення генерування нових підходів щодо формування та реалізації потенціалу набуває для транспортних підприємств, оскільки їх діяльність пов'язана зі значною небезпекою, високим рівнем забруднення навколишнього середовища. Крім того, наслідки їх функціонування стосуються не тільки безпосередніх учасників перевізного процесу, а й усіх економічних суб'єктів. Водночас європейська спрямованість інтеграційних процесів формує додаткові вимоги до транспортних підприємств щодо обов'язкового дотримання соціальних стандартів, принципів екологічно-безпечної діяльності.

Поняття «потенціал» є фундаментальною характеристикою будь-якої системи. Його дослідженню приділяється значна увага науковців. Викладення теорії потенціалу та концепцій його формування, дослідження питань ефективної реалізації потенціалу економічних систем різних рівнів здійснено в наукових працях О.В. Ареф'євої, І.А. Ачкасова, М.Б. Афанасьева, Л.В. Балабанової, О.Ф. Балацького, Б.Є. Бачевського, Г.В. Білоконенко, В.Г. Бикової, Е.А. Божко, П.Ю. Буряка, К.Г. Воблого, А.Е. Воронкової, Ю.Ф. Вроди, В.Н. Гавви, І.М. Герасименко, А.П. Гречан, І.В. Гречиної, А.В. Гриньова, І.З. Должанського, І.В. Заблодської, Т.О. Загорної, А.О. Задой, С.О. Ішук, Г.І Капіноса, І.М. Карапейчика, Ю.В. Кіндзерського, В.О.Козловського, Н.С. Краснокутської, Є.В. Лапіна, Р.В. Мажинського, І.О. Максименко, О.І. Маслак, Н.Г. Метеленко, К.М. Нужного, І.П. Отенко, І.А. Пастушкової, Є.В. Попова, І.В. Причепи, Т.А. Пушкар, О.І. Олексюка, В.М. Ращупкіної, О. О. Решетняк, І.М. Репіної, А.Л. Сабадирьової, С.М. Судомир, О. О Удалих, О.С. Федоніна, В.Г. Федорової, О.І. Шаманської, Є.А. Яцури та інших.

Проблематика ефективного функціонування транспортних підприємств та формування їх потенціалу висвітлена в працях А.В. Базилюк, Л.О. Бакаєва, М.Н. Бідняка, Н.М. Бондар, В.М. Бондаренка, Н.І. Богомолової, С.М. Боняр, Б.В. Буркінського, В.В. Віннікова, Т.А. Воркут, В. П. Гудкової, В.М. Гурнака, В.Л. Диканя, В.В. Жихаревої, В.М. Загорулька, Л.Г. Зайончика, С.В. Ільченка, В. П. Ільчука, О.М. Кібік, В.Г. Коби, Н.М. Колесникової, В.І. Котелянця, О.М. Котлубая, Ю.Ф. Кулаєва, Г.Ю. Кучерук, О.М. Ложачевської, М.В. Макаренка, А.М. Новікової, П.І. Підлісного, І.С. Пипенко, М.Т. Примачова, І.П. Садловської, Є.М. Сича, В.Г. Шинкаренка, В.І. Щелкунова та інших.

Відаючи належне результатам їхніх досліджень, слід зазначити, що низка проблем управління потенціалом транспортних підприємств, пов'язаних із швидкими темпами змін зовнішнього середовища, забезпеченням умов його повноцінної реалізації, залишається не достатньо вивченою. Необхідність подальших досліджень механізмів функціонування підприємства як складної соціально-економічної системи, специфіки формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, неоднозначність поглядів щодо категоріально-понятійного апарату визначає актуальність, необхідність та своєчасність даного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дослідження здійснювалися за планами науково-дослідних робіт Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного Міністерства освіти і науки України. Результати, отримані в дисертації, були використані при проведенні таких науково-дослідних робіт: «Розробка методичного забезпечення формування та оцінки соціальної й економічної ефективності функціонування транспортно-логістичних кластерів» (2016–2017 рр., номер держреєстрації 0116U002514), здобувачем розроблено методичні підходи до оцінки ефективності функціонування кластерів; «Формування механізму державно-приватного партнерства на транспорті» (2015–2016 рр., номер держреєстрації 0115U000282), здобувачем розроблено механізм підвищення рівня соціально-відповідальної діяльності при реалізації проектів ДПП; «Розробка механізму фінансування інновацій на підприємствах водного транспорту за рахунок міжнародних еколого-інвестиційних програм» (2013–2014 рр., номер державної реєстрації 0113U000678), здобувачем удосконалено теоретико-методичні засади управління інноваційною діяльністю підприємств водного транспорту шляхом розробки механізму їх активізації; «Формування механізмів антикризового менеджменту підприємств транспортної галузі» (2013–2014 рр., номер держреєстрації 0113U000679), здобувачем сформовано інструментарій антикризового менеджменту підприємств водного транспорту; «Розробка методичного забезпечення тарифоутворення на змішані перевезення вантажів за участю водного транспорту» (2012–2013 рр., номер держреєстрації 0112U001523), здобувачем обґрунтовано методичний підхід до визначення тарифів на змішані перевезення вантажів з урахуванням інтересів перевізника та вантажовласника; «Розробка методичних основ аналізу варіантів використання амортизаційних відрахувань морських торговельних портів» (2006–2007 рр., номер держреєстрації 0106U004112), здобувачем сформовано методичний підхід до визначення ефективності варіантів використання амортизаційних відрахувань; «Методика техніко-економічних розрахунків вартості комбінованих

перевезень» (2005–2006 рр., номер держреєстрації 0105U006735), здобувачем розроблено алгоритм визначення економічного ефекту вантажовласника від скорочення терміну доставки.

**Мета та завдання дослідження.** *Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, результатом використання яких є формування збалансованого потенціалу, екологізація діяльності транспортних підприємств, гармонізація економічних інтересів зацікавлених сторін, що в сукупності забезпечує розвиток транспортних підприємств в контексті системно-гуманізаційної парадигми.*

Для досягнення поставленої мети дослідження були сформульовані такі *задачі*:

- дослідити сутність та зміст потенціалу підприємства в умовах економіки знань;
- визначити особливості формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств із врахуванням існуючих наукових здобутків з даного напрямку дослідження;
- дослідити необхідні та достатні умови прояву потенціалу підприємства;
- обґрунтувати концептуальні положення щодо системного формування потенціалу підприємства;
- виявити й дослідити чинники, які визначають необхідність нових підходів до формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств;
- встановити тенденції та чинники формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств;
- дослідити структуру потенційних можливостей транспортних підприємств;
- розробити концептуальні положення сучасної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в умовах економіки знань;
- сформулювати науково-методологічний підхід до оцінювання та забезпечення збалансованості потенціалу підприємства;
- обґрунтувати роль системи управління знаннями у формуванні та реалізації потенціалу транспортного підприємства;
- аргументувати вплив екологізації на формування та реалізацію потенціалу транспортних підприємств;
- довести необхідність гармонізації економічних інтересів стейкхолдерів в управлінні потенціалом транспортного підприємства;
- обґрунтувати методологічні й методичні підходи до економічної оцінки потенціалу та потенційних можливостей транспортних підприємств;
- сформулювати інструментарій управління виробничо-технологічними потенційними можливостями транспортного підприємства;
- обґрунтувати показники оцінки ефективності реалізації потенціалу та визначити перспективи розвитку транспортних підприємств.

*Об'єктом дослідження є процеси формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в умовах економіки знань.*

*Предметом дослідження є теоретико-методологічні основи та методичний апарат формування потенціалу транспортних підприємств, а також практичні рекомендації щодо його реалізації на засадах системно-гуманізаційної парадигми.*

*Методи дослідження.* Теоретико-методологічною базою дослідження є загальнонаукові й спеціальні методи пізнання. Основу дослідження процесів формування та реалізації потенціалу підприємств склав системний підхід. У процесі дослідження були використані такі методи: *методи формальної та діалектичної логіки, методи системного аналізу і синтезу* – для критичного аналізу положень вітчизняних та зарубіжних науковців, які досліджували питання потенціології; *діалектичний та абстрактно-логічний методи* – для вивчення еволюції теоретичних підходів, узагальнення логіки наукових досліджень і поглиблення науково-теоретичних засад забезпечення ефективного формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств; *методи наукової абстракції, індукції та дедукції* – при визначенні економічної сутності понять, що з'ясовують роль і пояснюють специфіку формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств; *методи економічного аналізу (групування, порівняння, середніх і відносних величин, рядів динаміки, деталізації, коефіцієнтний аналіз)* – для кількісної оцінки складових потенціалу транспортних підприємств; *методи експертних оцінок, економіко-математичного та геометричного моделювання* – для визначення інтегральних показників, прогнозування потенційних можливостей підприємств; *методи декомпозиції й аналізу ієрархій* – для обґрунтування структурних складових потенційних можливостей та їх вагомості; *графічний метод* – для візуалізації результатів дослідження.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, нормативно-правові акти України, офіційні інформаційні ресурси Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, аналітичні звіти вітчизняних та міжнародних дослідницьких лабораторій, результати особистих досліджень і спостережень.

**Наукова новизна одержаних результатів.** На основі проведених досліджень обґрунтовано теоретико-методологічні положення й практичні рекомендації щодо формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств на засадах системно-гуманізаційної парадигми, що в сукупності дозволяють вирішити важливу науково-прикладну проблему – підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств шляхом збалансованого та соціально-відповідального використання їх потенційних можливостей.

У дисертаційній роботі отримані такі результати, що визначають її наукову новизну й виносяться на захист:

*уперше:*

- науково обґрунтовано системно-гуманізаційну парадигму формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств, яка передбачає імплементацію ідеології багатовимірної мультиелементної відповідальності суб'єктів господарювання та їх стейкхолдерів перед суспільством за наслідки економічної діяльності, реалізується на принципах справедливості, усвідомленості, соціальної відповідальності та компетентності й мотивує суб'єктів господарювання до реалізації намірів, що забезпечують збалансованість розвитку складових потенціалу, гармонізацію економічних інтересів зацікавлених сторін, екологізацію діяльності підприємств, ефективне управління знаннями співробітників. Ця парадигма як сукупність аксіологічних, праксеологічних і методологічних засад є основою

розвитку теорії формування потенціалу транспортних підприємств і практики його ефективної реалізації, забезпечує системну узгодженість заходів та управлінських дій при формуванні й реалізації відповідної концепції управління потенціалом, що загалом надає можливість стабільного функціонування підприємств на ринку транспортних послуг;

- висунуто та доведено гіпотезу про виникнення потенційної енергії соціально-економічної системи як результату існуючої невідповідності між бажаним та фактичним її станом, яка виникає внаслідок незадоволеності економічних, соціальних, особистісних потреб окремих співробітників і потреб підприємства в цілому та сприяє формуванню намірів до здійснення необхідних змін. Застосування такого бачення дозволило встановити, що виникнення потенціалу відбувається внаслідок взаємодії трансцендентального (на якому зароджується «імпульс» до виникнення потенціалу) та логічного (на якому відбувається реалізація потенціалу) рівнів, а для підвищення ефективності його подальшого формування й реалізації необхідна активізація позитивних намірів менеджменту та здійснення відповідних управлінських заходів;

- обґрунтовано концептуальні положення щодо послідовного формування потенціалу підприємства, які включають забезпечення ресурсами на основі поєднання основного та оборотного капіталу, людського капіталу та інформації; створення потенційних можливостей як сукупності сформованих ресурсів та зовнішніх і внутрішніх умов функціонування підприємства; перетворення потенційних можливостей на потенціал завдяки сприйняттю поставлених цілей та активізації намірів щодо їх досягнення. Зазначене поглиблює теоретичні основи формування й розвитку потенціалу та забезпечує більш ефективне управління його складовими;

- розроблено науково-методичний підхід до забезпечення збалансованості потенціалу підприємства, який ґрунтується на комплексній узгодженості між складовими та елементами кожної складової потенціалу в процесі його формування й реалізації та оцінюванні рівня узгодженості на основі виокремлення «робочого» (фактично використовуваного) потенціалу як граничної величини всіх складових потенційних можливостей, що гармонізована за мінімальним рівнем їх реалізації. Застосування такого підходу сприятиме оптимізації обсягів виробничих ресурсів, що обумовить підвищення ефективності функціонування підприємства в ринковому середовищі.

*Удосконалено:*

- декомпозицію потенційних можливостей транспортних підприємств на основі системного підходу за рахунок виокремлення трьох рівнів їх структуризації: функціонального, ресурсного й операційного. На функціональному рівні виокремлено групи виробничо-технологічних, маркетингових, трудових, фінансових, управлінських можливостей, які пов'язані з набором основних стратегій діяльності транспортного підприємства, на ресурсному – кожна така група, залежно від напрямів реалізації відповідних стратегій, конкретизується сукупністю можливостей (інноваційних, інформаційних, знанневих, екологічних, логістичних тощо), які на операційному рівні деталізуються можливостями застосування певних засобів їх реалізації (логістики постачання, провізних спроможностей, технологій перевезень

тощо). Використання даної систематизації дозволяє розширити й конкретизувати перелік засобів впливу на активізацію відповідних складових потенційних можливостей і дозволяє посилити цілеспрямованість управлінських впливів на складові потенціалу, що забезпечує підвищення ефективності його формування та реалізації;

- методологію комплексного оцінювання потенціалу підприємства шляхом системного поєднання темпологічного, динамічного та цільового підходів. Це дає можливість оцінити рівень реалізації потенціалу та рівень досягнення цілей за минулий період, величину потенціалу та рівень досяжності поставлених цілей у поточному періоді, величину потенціалу в прогностному періоді й дозволяє приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо забезпечення розвитку потенціалу підприємства;

- класифікацію чинників, що обумовлюють необхідність переходу до сучасної парадигми формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств, яку поряд з відомими економічними, політичними, технологічними доповнено групою системно-гуманізаційних передумов (що містить, зокрема, невідповідність дійсних, проголошених і реалізованих намірів менеджменту підприємства), а також розподілом на елементи зовнішнього та внутрішнього впливу. Це дозволить більш обґрунтовано формувати концепції ефективного управління транспортним підприємством в умовах економіки знань.

*Набули подальшого розвитку:*

- методичні підходи до інтегрального оцінювання рівня реалізації складових потенційних можливостей транспортного підприємства за рахунок застосування мультиплікативних моделей, згідно з якими розрахунки здійснюються за нормалізованими значеннями відповідних показників, що обґрунтовані за допомогою методу експертного оцінювання для кожної групи можливостей та які слугують основою для визначення «робочого» потенціалу. Це підвищує рівень достовірності результатів оцінки потенційних можливостей у межах ресурсного підходу й сприяє зростанню ефективності формування потенціалу транспортного підприємства;

- сутність та зміст економічної категорії «потенціал підприємства» шляхом виявлення його енергетичної природи та усвідомлення, що потенціал проявляється лише внаслідок активізації потенційних можливостей підприємства наміром менеджменту до здійснення змін, а реалізується – шляхом послідовного досягнення поставлених цілей, що загалом забезпечує розвиток підприємства. Таке уявлення дозволило сформуванню векторну інтерпретацію потенціалу та встановити, що залежно від співспрямованості намірів менеджменту до змін та цілей підприємства він може мати як позитивний, так і негативний напрям дії. Це тлумачення базується на принципах системної динаміки, визначає логічний причинно-наслідковий зв'язок між формуванням цілей і потенціалу, а також досягненням цілей та реалізацією потенціалу, що поглиблює теоретичний базис потенціології й сприяє ефективному формуванню та реалізації потенціалу;

- методичні положення щодо оптимізації величини резерву провізних потенційних можливостей транспортного підприємства та обґрунтування раціонального способу його забезпечення за рахунок визначення критеріїв



оптимізації, а також застосування імітаційного моделювання для прогнозування вантажообороту. Використання розроблених методичних положень дозволить, з одного боку, забезпечити розвиток підприємства, збільшити обсяги перевезень, покрити можливі коливання попиту, а з іншого – мінімізувати витрати на утримання транспортних засобів, які не використовуються, та потенційні втрати доходів від невиконання наявних обсягів перевезень, що загалом підвищить ефективність реалізації потенціалу транспортних підприємств;

- методичний підхід до оцінювання економічної ефективності реалізації потенціалу транспортного підприємства шляхом введення показників інтенсивності реалізації потенціалу (який визначає величину потенціалу, що реалізується за певний період часу) та ресурсомісткості реалізації потенціалу (який визначає приведену питому вартість ресурсів, що необхідні для реалізації потенціалу). Це дозволяє об'єктивно оцінювати рівень ефективності реалізації потенціалу транспортного підприємства та сприяє раціональному використанню виробничих ресурсів.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у використанні результатів дисертаційного дослідження в діяльності транспортних підприємств з метою підвищення ефективності формування та реалізації їх потенціалу.

Результати дисертаційного дослідження використовуються в діяльності: Департаменту морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України у вигляді методичних положень щодо оптимізації величини резерву провізних потенційних можливостей транспортних підприємств та обґрунтування раціонального способу його забезпечення (акт від 29.03.2016 р.); ТОВ «Гудлогістик» при визначенні оптимального резерву провізних можливостей за запропонованим критерієм (акт № 35-1 від 29.01.2016 р.); ТОВ «Укрдальтрансавто» при формуванні виробничої програми підприємства за рахунок використання показників оцінки рівня реалізації потенційних можливостей та розрахунку «робочого» потенціалу (акт від 10.02.2016 р.); ТОВ «БЕНС-ЕКСПРЕС» шляхом використання моделі збалансування функціональних складових потенціалу підприємства та програмного забезпечення для її реалізації, а також алгоритму гармонізації інтересів стейкхолдерів (акт № 5 від 5.02.2016 р.).

Результати дисертаційного дослідження також використовуються у навчальному процесі Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного при викладанні дисциплін «Потенціал підприємства», «Екологічний менеджмент», «Вантажні перевезення», «Обґрунтування господарських рішень та оцінювання ризиків», «Соціальна відповідальність», «Теорія транспортних процесів і систем», «Основи теорії процесів і систем» (акт № 01/11-1716 від 28.12.15 р.); Хмельницького національного університету при викладанні дисциплін «Потенціал і розвиток підприємства», «Економіка підприємства», «Стратегія підприємства», «Обґрунтування господарських рішень та оцінювання ризиків», «Логістика», «Забезпечення підприємств матеріально-технічними ресурсами», «Зовнішньоекономічна діяльність» (акт № 5 від 27.01.16 р.); Дніпродзержинського національного технічного університету при викладанні дисциплін «Проектування автотранспортних підприємств», «Математичне моделювання технологічних процесів», «Соціальні комунікації в управлінні» (акт №108-08.34/126 від 31.03.2016 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням, у якому викладено авторський підхід до формування та реалізації потенціалу підприємств на основі системно-гуманізаційної парадигми. Усі наукові результати та практичні пропозиції, що містяться в роботі, отримано автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто. У даній дисертаційній роботі матеріали й висновки кандидатської дисертації не використовувалися.

**Апробація результатів дисертації.** Проміжні та кінцеві результати дисертаційного дослідження були оприлюднені в доповідях, отримали схвальну оцінку та відгуки на міжнародних, всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях, семінарах.

Основні положення роботи оприлюднені в доповідях на 25 конференціях та семінарах, що відбувались протягом 2008–2016 років, зокрема на Міжнародному науково-практичному семінарі «Економіка і менеджмент на транспорті» (м. Київ, 2008 р.); на VII Всеукраїнській науково-практичній конференції «Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку» (м. Київ, 2009 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми розвитку транспорту в умовах економічної кризи» (м. Київ, 2010 р.); на LXVI науковій конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів та студентів Національного транспортного університету (м. Київ, 2010 р.); на V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, 2011 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Стратегічні імперативи сучасного менеджменту» (м. Київ, 2012 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми управління та обліку на водному транспорті в умовах транзитивної економіки» (м. Київ, 2012 р.); на IV Міжнародній науково-практичній конференції «Інформаційні технології, системний аналіз і моделювання соціоекологіко-номічних систем», (м. Київ, 2012 р.); на IX Міжнародній науково-практичній конференції «Динаміка на сьвременната наука-2013» (м. Софія, 2013 р.); на IX Міжнародній науково-практичній конференції «Zpravy vědecke ideje – 2013» (м. Прага, 2013 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми розвитку сучасної економічної науки в транспортній галузі» (м. Київ, 2013 р.); на VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, 2013 р.); на IX Міжнародній науково-практичній конференції «Perspektywiczne orgasowania sa nauka i technikami-2013» (м. Пшемишль, 2013 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Трансформація національних моделей економічного розвитку в умовах глобалізації» (м. Київ, 2013 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Зовнішні та внутрішні фактори впливу на розвиток міжнародних економічних відносин» (м. Львів, 2014 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Економіко-екологічні проблеми розвитку транспортної галузі в сучасних умовах» (м. Київ, 2014 р.); на XI Міжнародній науково-практичній конференції «Science and civilization» (м. Шеффілд, 2015 р.); на Всеукраїнському науково-практичному семінарі «Актуальні проблеми економіки та права: теорія та

практика» (м. Київ, 2015 р.); на XI Міжнародній науково-практичній конференції «Fundamental and applied science» (м. Шеффілд, 2015 р.); на Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток фінансово-економічного становища на різних рівнях управління: підприємство, регіон, держава» (м. Дніпропетровськ, 2015 р.); на науково-методичних конференціях викладачів, аспірантів та студентів Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (м. Київ, 2012–2016 рр.).

**Публікації.** За темою дисертації опубліковано 65 наукових праць загальним обсягом 54,72 умовних друкованих аркушів (особисто автору належить – 39,26 умовних друкованих аркушів), у тому числі: 3 монографії (з яких одна – без співавторів), 40 наукових статей (з них 28 – у виданнях, визнаних МОН України фаховими з економічних наук (з яких 1 – в електронному фаховому виданні), 12 – у виданнях, внесених до наукометричних баз даних та в міжнародних виданнях), 22 публікації – в матеріалах науково-практичних конференцій.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертаційна робота складається із вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Основний зміст дисертації викладено на 368 сторінках машинописного тексту. Матеріали дисертації містять 63 рисунки (з них 3 – на окремих сторінках) і 48 таблиць (з них 6 – на окремих сторінках). Список використаних джерел налічує 456 найменувань, розміщених на 51 сторінці, 25 додатків займають 74 сторінки.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ**

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, наведено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет та методи дослідження, визначено наукову новизну, практичне значення отриманих результатів та їх апробація.

У першому розділі «**Теоретичний базис формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств**» досліджено сутність та зміст потенціалу підприємства в умовах економіки знань, проаналізовано особливості формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств та наукові здобутки з даного питання, обґрунтовано об'єктивну необхідність нових підходів до формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств.

Категорія «потенціал» як фундаментальна характеристика будь-якої системи була й залишається об'єктом уваги багатьох науковців, оскільки саме потенціал є властивістю систем, яка забезпечує їх розвиток. Проведений аналіз наукових праць показав, що підходи до тлумачення сутності потенціалу соціально-економічних систем змінювались з часом від виробничих сил, сукупності ресурсів до їх енергетичної характеристики, властивості досягати мети. На рівні підприємства «потенціал» як економічна категорія розглядається сучасними науковцями з позицій ресурсної, результативної, потенціологічної концепцій. У межах зазначених концепцій сформувався відповідний тезаурус суміжних, синонімічних понять, що розкривають сутність потенціалу соціально-економічних систем. У той же час, у даній галузі знань на теоретичному рівні до цього часу так і не викристалізувалася усталена точка зору на фундаментальні питання, є певна несформованість понятійного апарату, недосконалість методичного інструментарію оцінювання

потенціалів, відсутність чітких уявлень щодо напрямків використання потенційних характеристик у системі завдань управління економічними процесами.

Транспортний комплекс в цілому й окремі підприємства транспорту зокрема є складними соціально-економічними системами, оскільки їм притаманні такі загальні ознаки систем як цілісність, наявність мети й критеріїв визначення ступеня її досягнення, наявність зовнішньої системи вищого рівня, можливість виділення в даній системі взаємозалежних підсистем та елементів. Водночас, транспортні підприємства мають свої особливі риси, пов'язані з просторово-мережевим характером розташування об'єктів, що обумовлює тісний взаємозв'язок з територією, розміщенням виробництва та системою розселення населення, підвищеною енергоємністю транспортного процесу, залежністю від природно-географічних факторів, формуванням корисного ефекту транспорту в інших галузях, одночасним створенням і споживанням продукції транспорту, неможливістю її резервування тощо.

Встановлено, що зміст категорії «потенціал» щодо соціально-економічних систем транспорту (далі – СЕСТ) змінюється залежно від їх рівня (рис. 1).



\*СЕС – соціально-економічні системи; АТП – автотранспортні підприємства; СК – судноплавні компанії; ТЛП- транспортно-логістичні підприємства; ТЛЦ – транспортно-логістичні центри; ТЕП – транспортно-експедиторські підприємства

Рисунок 1 – Мультирівнева структура СЕСТ за видами

Для СЕСТ мега-, макро- та мезорівня потенціал визначається виходячи з місії транспорту, яка полягає в задоволенні потреб відповідної економічної системи в транспортному обслуговуванні. Для СЕСТ мікрорівня – це властивість підприємства, яка визначає його здатність здійснювати транспортне обслуговування клієнтів, а також є наслідком системної взаємодії ресурсів підприємства та умов його функціонування.

Сучасний кризовий стан економіки в цілому й транспортної галузі зокрема зумовлює необхідність розробки й впровадження нових підходів до формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств для забезпечення їх ефективного функціонування й розвитку.

За результатами досліджень обґрунтовано чинники, що обумовлюють необхідність переходу до сучасної парадигми формування й реалізації потенціалу

транспортних підприємств, та здійснено їх систематизацію за групами (серед яких виділено системно-гуманізаційні, економічні, технологічні, політичні) та напрямками впливу (загальноекономічні і транспортні). Особливістю зазначеної систематизації є виокремлення групи системно-гуманізаційних чинників, оскільки в сучасних умовах через зростання ролі людини, саме вони відіграють роль активізаторів розвитку.

Потенціал соціально-економічних систем, на відміну від фізичних, технічних чи біологічних систем, має специфічні особливості виникнення, формування та реалізації, які визначаються наявністю людського чинника. На теоретичному рівні встановлено, що потенціал підприємства має дуальний характер, оскільки проявляється одночасно як статична та динамічна величина. Як статична величина потенціал визначається певною сукупністю складових елементів. Як динамічна величина потенціал є джерелом розвитку економічної системи, його енергетичною складовою.

З урахуванням зазначеного, а також виходячи з логіки системної динаміки, в дисертаційному дослідженні обґрунтовано концепт прояву потенціалу транспортного підприємства як джерела його розвитку, що передбачає дворівневу ідентифікацію чинників формування потенціалу за принципом трансцендентальності (рис. 2).

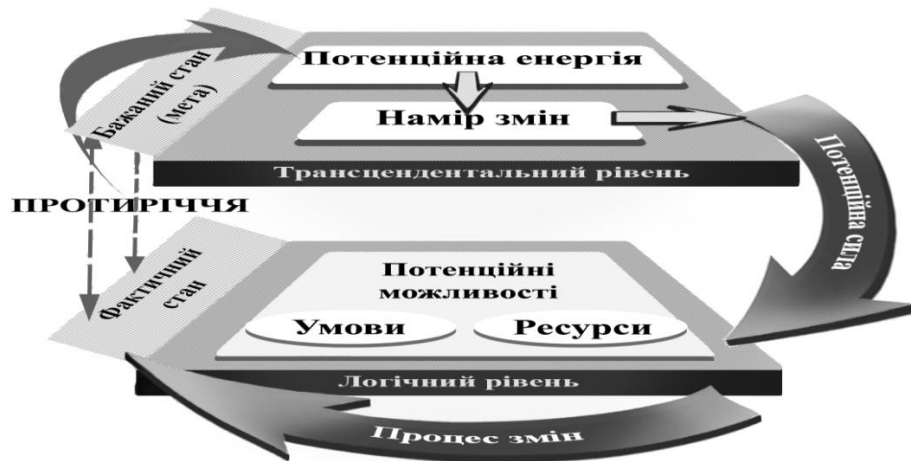


Рисунок 2 – Концептуальна схема процесу прояву потенціалу транспортного підприємства як складної соціально-економічної системи

На трансцендентальному рівні зароджується «імпульс» до виникнення необхідних умов, на логічному – формуються достатні умови прояву потенціалу підприємства. Джерелом виникнення потенціалу є протиріччя між фактичним і бажаним станом системи, внаслідок якого акумулюється потенційна енергія (бажання змін) та формується намір управляючої підсистеми до реалізації змін. Саме намір управляючої підсистеми до змін в сукупності з наявними потенційними можливостями системи формує її потенційну силу (потенціал), тобто фактичну спроможність досягати цілі. Робота цієї потенційної сили, яка реалізується в процесі змін, створює нову якість системи й зменшує її початкову потенційну енергію, оскільки в процесі досягнення цілей зменшується протиріччя між фактичним і бажаним станом соціально-економічної системи.

Протиріччя, що викликають імпульс до прояву потенціалу транспортного підприємства, виникають щодо такого: невідповідності фактичного стану розвитку транспортного підприємства сучасним вимогам щодо технологій перевезення, якості, безпеки, комфортності, цінової доступності; невідповідності логістичних

технологій, що використовуються, нинішнім, у тому числі екологічним вимогам; невідповідності наявного та бажаного рівня добробуту власників (прибутковості підприємства); невідповідності фактичного рівня технічного обслуговування транспортних засобів, діагностичних і ремонтних послуг сучасним вимогам; невідповідності працівників вимогам щодо їх кваліфікації, а також невідповідності фактичного рівня оплати праці очікуваному тощо. Щодо транспортного підприємства потенційна сила визначається величиною провізних можливостей, продуктивністю рухомого складу, тобто виробничою потужністю підприємства.

У контексті динамічного прояву «потенціал транспортного підприємства» визначено як інтегральну властивість, що визначає здатність забезпечувати задоволення потреби суспільства в транспортному обслуговуванні, є наслідком системної взаємодії сукупності ресурсів підприємства та умов його функціонування, яка проявляється внаслідок активації потенційних можливостей транспортного підприємства наміром менеджменту до здійснення змін, а реалізується шляхом послідовного досягнення поставлених цілей, що в цілому забезпечує розвиток підприємства.

У межах статичного підходу до визначення змісту категорії «потенціал» обґрунтовано концептуальні положення щодо його послідовного формування (рис. 3), які включають забезпечення ресурсами на основі поєднання основного, оборотного, людського капіталу та інформації; створення потенційних можливостей підприємства як сукупності сформованих ресурсів та зовнішніх і внутрішніх умов його функціонування; перетворення потенційних можливостей на потенціал завдяки сприйняттю поставлених цілей та активації намірів щодо їх досягнення.

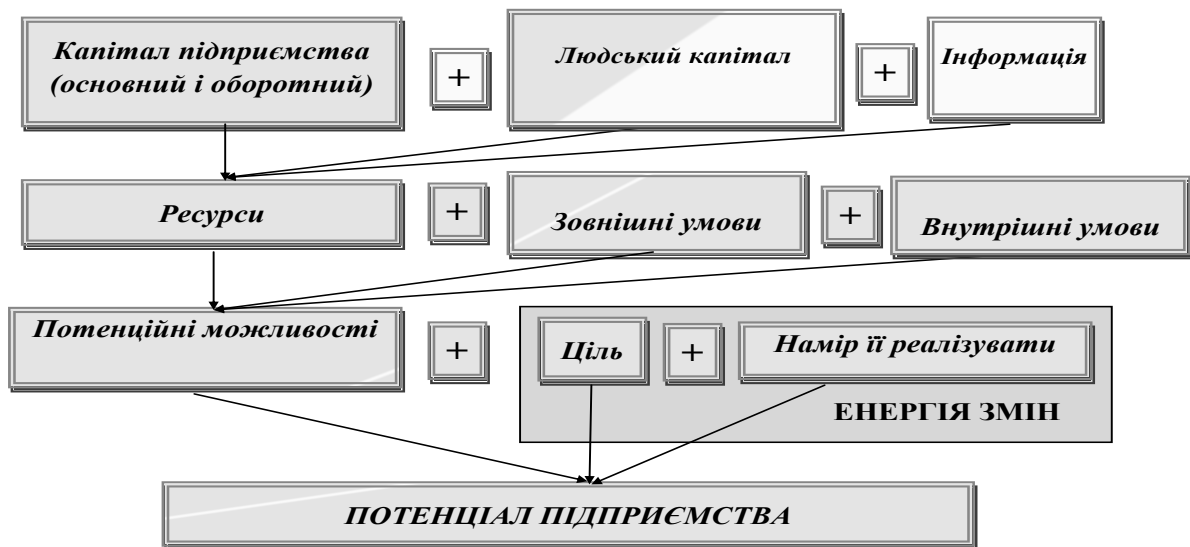


Рисунок 3 – Концептуальна схема формування потенціалу транспортного підприємства

Таким чином, для характеристики транспортного підприємства як соціально-економічної системи автором виділено два основні потенційні показники: «потенціал» і «потенційні можливості». Втім, слід зазначити, що через дію трансцендентальних чинників наявність у підприємства високих потенційних можливостей не означає формування (наявності) високого потенціалу. Якщо керівництво не має наміру досягати цілей підприємства, або якщо справжні особисті

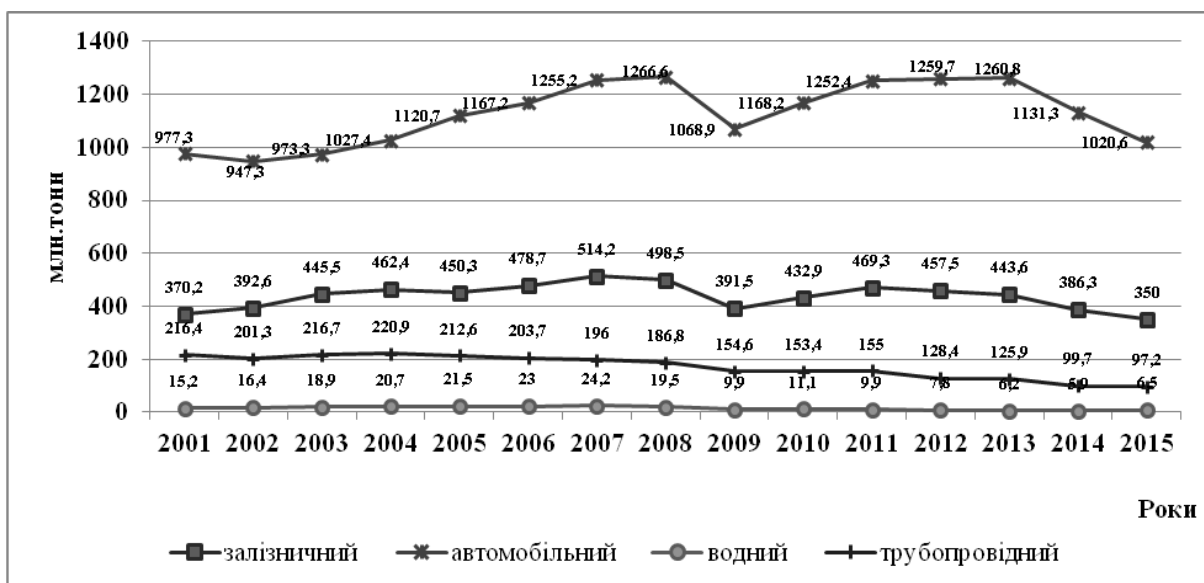
цілі керівників суперечать цілям підприємства як соціально-економічної системи, то, у першому випадку – потенціал не виникає, залишається нульовим, а в другому – виникає від’ємний потенціал, який має зворотну дію та послідовно зменшує потенційні можливості, ресурси та капітал.

Враховуючи той факт, що потенціал проявляється за умови системного поєднання з наміром змін, у дисертації було сформовано векторну інтерпретацію потенціалу підприємства й встановлено, що залежно від співспрямованості цілей підприємства та намірів менеджменту потенціал може мати як позитивний, так і негативний напрям дії. В дисертації обґрунтовано й систематизовано причини формування від’ємного потенціалу та запропоновано інструменти їх нейтралізації.

Саме наявність від’ємного потенціалу є чинником, що на рівні економічного механізму функціонування підприємства пояснює кризові явища і високу ймовірність банкрутства більшості підприємств державної та комунальної форм власності, у тому числі транспортних.

У другому розділі «Умови та чинники формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств» проведено аналітичне дослідження чинників впливу на потенціал транспортних підприємств України, визначено тенденції формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств України, досліджено роль інновацій у формуванні та реалізації потенціалу транспортних підприємств, обґрунтовано умови ефективного формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств у економіці знань.

Показники динаміки роботи транспортної галузі свідчать про загострення проблем, які накопичувались у ній впродовж останніх 20 років і не дозволяють швидко та з мінімальними втратами вийти з кризового стану. Головною причиною такого стану транспортно-дорожнього комплексу України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих засобів, що призвело до критичного технічного стану інфраструктури, рухомого складу й загрожує втратою стійкості всієї галузі. Проведений аналіз динаміки обсягів перевезень вантажів свідчить про загальну тенденцію до їх зменшення (рис. 4).



Рисуюнок 4 – Обсяги вантажних перевезень за видами транспорту

В абсолютних показниках у 2015 р. вантажооборот усіх видів транспорту сягнув найнижчих значень (315341,8 млн. ткм), починаючи з 2000 р.

Потенціал транспортних підприємств та ефективність його реалізації залежать від загальних макроекономічних тенденцій. Внесок вантажної транспортної складової у формування ВВП України оцінювався за допомогою показника транспортності, який було визначено за реальним ВВП у цінах 2000 р. (рис. 5).

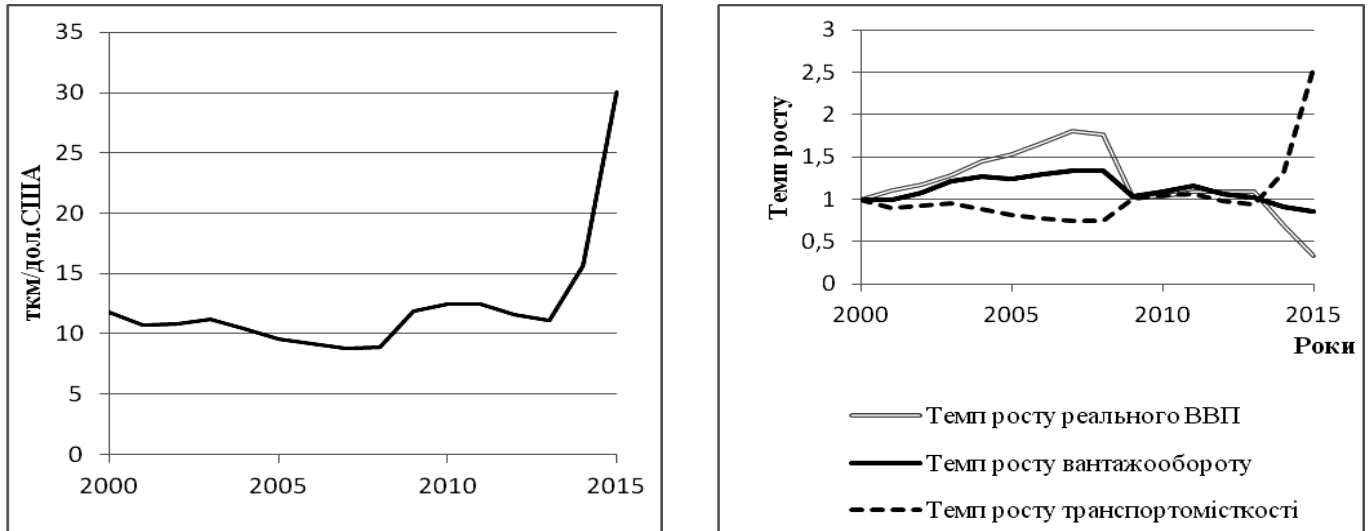


Рисунок 5 – Тренд транспортності

Проведений факторний аналіз динаміки транспортності показав, що за період з 2001 по 2015 рік загальне збільшення транспортності на 18,21 ткм/дол. США (або у 2,54 раза) було викликане випереджаючим зменшенням реального ВВП порівняно зі зменшенням вантажообороту. Зростання транспортності за досліджуваний період на 109,46 % пояснюється зменшенням ВВП і на 9,46 % – зменшенням вантажообороту. Стрімке зростання транспортності в останні 3 роки свідчить про катастрофічне збільшення вартості транспортної складової, питоме зростання транспортних витрат держави, що не сприяє ефективності економіки. Загальне зростання вартості транспортної складової відбувається одночасно зі скороченням чисельності населення, що означає ще більш швидкі темпи зростання даного показника в розрахунку на душу населення.

На основі проведеного в дисертаційному дослідженні аналізу визначено системні причини наявної кризи транспортної галузі, серед яких такі: недостатній рівень залучення довгострокових інвестицій для розвитку потенціалу галузі, недовіра ринкових механізмів як основних регуляторів галузі, низька ефективність державного регулювання ринку транспортних послуг, слабкий рівень розвитку механізмів конкуренції, недовіра існуючої системи управління державними транспортними підприємствами.

З метою дослідження впливу чинників на обсяги перевезень вантажів в Україні запропоновано використовувати технологію нерівномірних раціональних безсплайнів (скорочено NURBS). Сформований методичний підхід, використовуючи математичний апарат векторних перетворень, дозволяє оцінювати вплив визначеної множини чинників на фактичні обсяги перевезень вантажів та здійснювати моделювання їх прогнозової величини. В дисертації за допомогою розробленого



програмного продукту «Model factor Pro 1.0» досліджено вплив таких чинників на динаміку обсягів перевезення вантажів в Україні: валовий внутрішній продукт, середня чисельність наявного населення, доходи населення, обсяг реалізованої промислової продукції, продукція сільського господарства, оптовий і роздрібний товарооборот підприємств, обсяг реалізованих послуг, експорт та імпорт товарів і послуг, інвестиції в основний капітал та капітальні інвестиції.

Інтерпретація отриманих результатів моделювання свідчить, що досліджувані фактори в 2002–2014 рр. на 92–99 % описують результуючу функцію (обсяг перевезень). Найбільший вплив на результуючий показник здійснювали динаміка обсягів реалізованої промислової продукції, оптового товарообороту підприємств та експорту товарів і послуг, динаміка зміни яких була протилежною динаміці результуючого показника.

У третьому розділі **«Системно-гуманізаційна парадигма формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств»** визначено передумови формування сучасної парадигми розвитку суспільних відносин, аргументовано її спрямованість, фундаментальні основи та принципи формування, розроблено концептуальні положення системно-гуманізаційної парадигми формування й реалізації потенційних можливостей транспортних підприємств.

Визначальною умовою ефективної реалізації потенціалу транспортних підприємств є забезпечення їх функціонування в контексті парадигми розвитку суспільства. За результатами досліджень визначено, що сучасній економіці постіндустріального типу притаманні такі характерні риси: зростання ролі особистості, усвідомлення необхідності відповідального ставлення до навколишнього середовища, розвиток інформаційних технологій, телекомунікацій, трансформація інформації та знань у провідний виробничий фактор. Встановлено, що новою рисою економіки й суспільства стає інтелектуалізація праці, пов'язана з випереджаючим розвитком живого знання порівняно з уречевленим. Підвищення значення людини, соціально-гуманістичної детермінанти розвитку має місце на рівні національних економік, галузей, окремих підприємств.

Вищезазначене, а також сучасний рівень розвитку технологій, економічних відносин, висувають посилені вимоги до ціннісних орієнтацій усіх членів суспільства, але особливо до осіб, що приймають рішення. Для забезпечення гармонійного розвитку економічних систем усіх рівнів вони повинні бути узгоджені із запитамі суспільства та найголовніше – відповідати принципу екологічності в значенні «не нашкодь іншим».

Обґрунтована парадигма формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств має гуманізаційну спрямованість і системний прояв, оскільки є універсальною для різних рівнів соціально-економічних систем транспорту (рис. 6).

Базисом сформованої системно-гуманізаційної парадигми є усвідомлена суцільна відповідальність усіх суб'єктів суспільних відносин перед собою, суспільством, майбутнім за свої вчинки та наміри, що в загальнофілософському контексті є виявом категорії «духовність». У межах даної парадигми на рівні підприємства відбувається еволюція цілей функціонування в напрямку від цілей «максимізація прибутку», «максимізація добробуту акціонерів» до цілей «забезпечення стійкого зростання», «створення цінності для усіх зацікавлених

сторін». При цьому системні цілі підприємства є інструментом досягнення власних цілей окремих учасників економічних відносин.

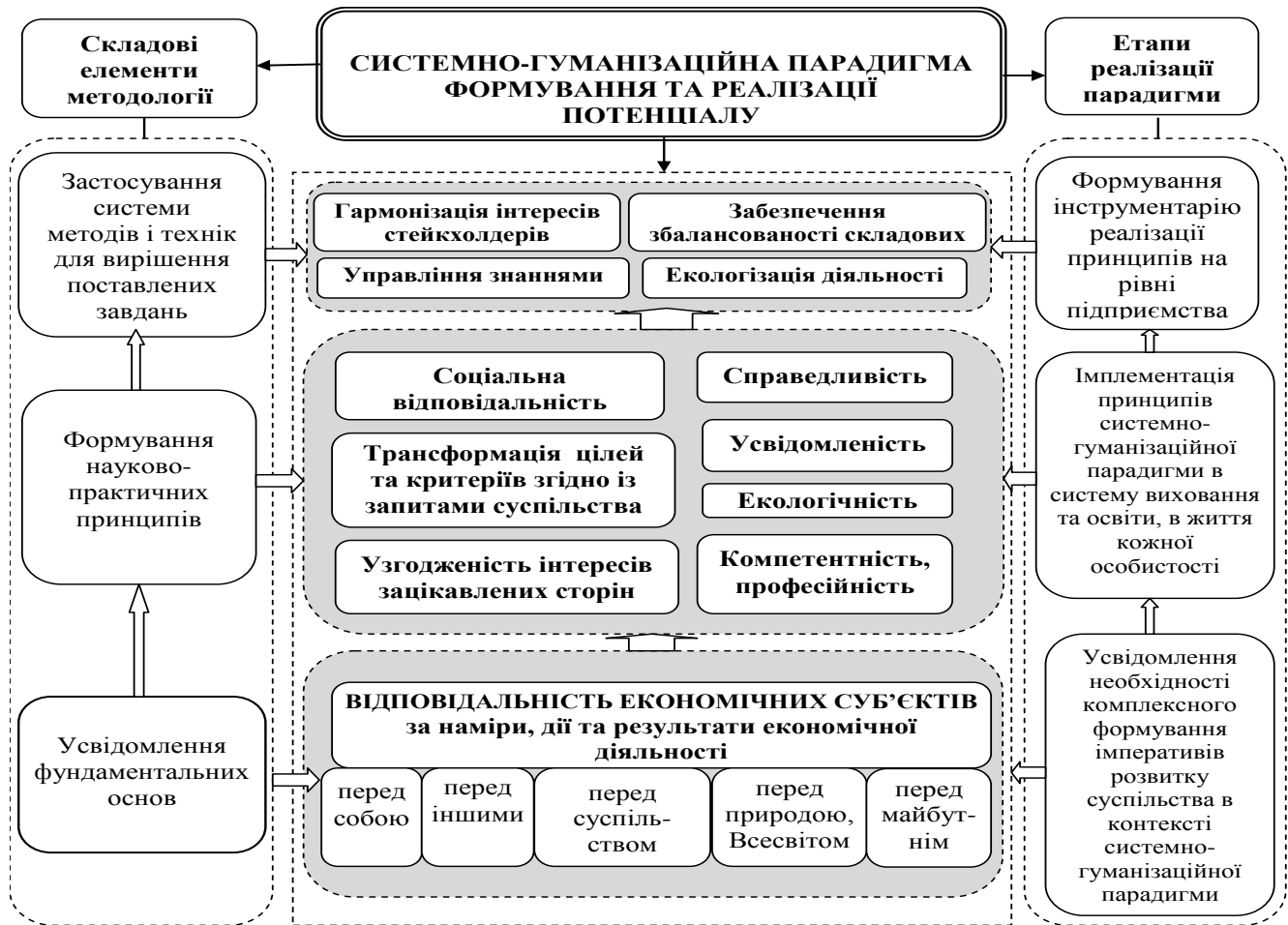


Рисунок 6 – Складові системно-гуманізаційної парадигми формування та реалізації потенціалу транспортного підприємства

Принципами сформованої парадигми є принципи справедливості, соціальної відповідальності, екологічності в найширшому сенсі. В роботі доведено, що саме від системи внутрішніх цінностей кожної особистості та рішучого наміру їх реалізувати, насамперед, залежить успішність досягнення цілей усіх суб'єктів економічних відносин і системних цілей підприємства. Відсутність чи недотримання фундаментальних основ та базових принципів зазначеної парадигми є глибинною причиною наявної економічної та політичної кризи в Україні.

Сутність системно-гуманізаційної парадигми щодо формування й реалізації потенціалу транспортного підприємства полягає в трансформації цілей формування та інструментарію реалізації потенціалу на принципах відповідальності й справедливості, дія якої виявляється через зростання вимог до забезпечення соціальних стандартів, екологічності бізнесу, компетентності та професійності персоналу тощо. Визначено, що системно-гуманізаційна парадигма в управлінні підприємствами реалізується в таких напрямках: екологізація діяльності, ефективне управління знаннями, забезпечення балансу економічних, екологічних, соціальних та особистісних інтересів стейкхолдерів, забезпечення збалансованості розвитку складових потенційних можливостей підприємства.

Водночас, крім вищезазначених універсальних виявів, реалізація системно-гуманізаційної парадигми щодо транспортних підприємств полягає у формуванні в українському суспільстві традицій, що сприяють розумінню значення розвитку транспорту для прискорення соціально-економічного розвитку держави.

З урахуванням сучасних тенденцій теорії та практики управління на основі системно-гуманізаційної парадигми в дисертаційній роботі обґрунтовано концепцію управління потенційними можливостями, складові якої наведено на рис. 7.

<b>Мета</b>								
Забезпечення збалансованого розвитку підприємства шляхом ефективної реалізації потенціалу								
<b>Принципи</b>								
Справедливість	Відповідальність	Системність	Комплексність	Гнучкість	Екологічність	Реалізація інтересів стейкхолдерів		
Динамічність	Адаптивність	Реальність	Прогресивність	Раціональне використання ресурсів		Збалансованість складових		
Координація дій	Ефективність	Субсидіарність	Узгодженість	Дерегуляція та децентралізація		Відкритість (прозорість)		
<b>Завдання</b>								
Формування достатньої та необхідної величини ресурсного потенціалу		Розробка та впровадження управлінських рішень для забезпечення ефективної реалізації потенціалу			Оцінка величини сукупного потенціалу та його складових			
Розробка та реалізація механізму мотивації до розвитку			Збалансування структури ресурсного потенціалу		Узгодження інтересів стейкхолдерів			
<b>Функції</b>								
Планування	Прогнозування	Організація	Мотивація	Контроль та регулювання				
<b>Суб'єкти (стейкхолдери)</b>								
Органи законодавчої та виконавчої влади	Населення	Менеджмент підприємства	Власники підприємства	Працівники	Клієнти	Постачальники		
<b>Інструментарій</b>								
Адміністративно-правовий	Економічний	Інформаційний		Аналітичний	Технологічний			
<b>Критерії прийняття рішень</b>								
Рівень узгодження інтересів стейкхолдерів		Рівень досягнення цілей	Рівень гармонізації складових потенціалу		Прибуток та рівень прибутковості	Ступінь реалізації потенціалу		
<b>Напрями реалізації</b>								
Нарощування величини потенціалу			Збільшення рівня реалізації потенціалу					
<b>Умови реалізації</b>								
зовнішні				внутрішні				
Конку-рентне середовище	Нормативно-правове забезпечення	Політична ситуація	Еконо-мічна ситуація	Кадрові	Фінан-сові	Органі-заційні	Інформа-ційні	Технічні
<b>Результати</b>								
Підвищення ефективності використання потенціалу підприємства			Гармонізація інтересів стейкхолдерів		Досягнення цілей розвитку	Зростання прибутку і рентабельності		

Рисунок 7 – Складові концепції управління потенційними можливостями транспортного підприємства

У контексті формування системно-гуманізаційної парадигми змінюються задачі формування й реалізації потенціалу підприємств. На етапі формування – не максимізація, а забезпечення достатності та збалансованості величини потенційних можливостей, на етапі структуризації – виділення екологічної та знаннєвої складових, на етапі реалізації потенціалу – змінюється інструментарій оцінювання ефективності. Посилюється значення таких інструментів, як забезпечення прозорості прийняття рішень, контрактація відносин, субсидіарність, забезпечення збалансованості розвитку. Критерії прийняття рішень з максимізації прибутку трансформуються в напрямі максимального задоволення потреб споживачів і, як наслідок, досягається гармонізація інтересів зацікавлених сторін.

У четвертому розділі «**Механізм формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в межах системно-гуманізаційної парадигми**» обґрунтовано збалансованість як визначальну умову ефективного формування та реалізації потенціалу підприємств, досліджено роль управління знаннями й вплив екологізації на формування та реалізацію потенціалу транспортних підприємств, сформовано сутність і етапи гармонізації економічних інтересів стейкхолдерів.

Ключовим чинником забезпечення ефективного формування та реалізації потенціалу транспортного підприємства й важливою умовою досягнення підприємством мети функціонування та реалізації місії є забезпечення збалансованості складових потенціалу.

В дисертаційному дослідженні обґрунтовано потенціологічний та процесно-функціональний підхід до формування збалансованості діяльності підприємства.

За потенціологічним підходом збалансованість досягається в процесі поетапного формування потенціалу і включає узгодженість між складовими та елементами кожної складової потенціалу (табл. 1).

**Таблиця 1 – Формування збалансованості потенціалу транспортного підприємства (потенціологічний підхід)**

Балансуючі чинники		Результат досягнення збалансованості
Основний капітал	↔ Оборотний капітал	Раціональне використання ресурсів
Структура необоротних активів	Структура оборотних активів	
Потреба в капіталі	↔ Джерела фінансових ресурсів	Забезпеченість фінансовими ресурсами
Структура потенційних джерел фінансування	Структура капіталу	
Капітал підприємства (основний і оборотний)	↔ Людський капітал	Ефективність діяльності
Структура капіталу	Структура людського капіталу	
Ресурси	↔ Зовнішні умови функціонування	Адаптація підприємства
Потенційні можливості	↔ Поставлені цілі	Рівень реалізації потенціалу (досягнення цілей)

## Продовження таблиці 1

Балансуючі чинники		Результат досягнення збалансованості
Структура та рівень розвитку потенційних можливостей	Структура цілей	
Цілі підприємства	Намір їх реалізувати	Досягнення цілей

Примітка. \* – сірим кольором позначено міжелементну збалансованість, білим – внутрішньо-елементну.

За процесно-функціональним під ходом збалансованість досягається як результат пропорційного розвитку окремих процесів, ресурсів та потоків підприємства. Визначальним чинником збалансованості потенціалу є відповідність між потенційними можливостями підприємства та поставленими цілями розвитку.

Обґрунтовано підхід до оцінювання збалансованості потенціалу на основі концепції «колеса» потенціалу, згідно з якою нерівномірність рівня реалізації окремих складових потенційних можливостей підприємства призводить до зниження ефективності функціонування підприємства в цілому, до неефективного використання окремих складових потенціалу, а результат діяльності підприємства

забезпечує тільки та частина сукупного потенціалу підприємства, складові якої збалансовані з урахуванням рівня їх реалізації. Введено поняття «робочий» потенціал, який визначає величину потенціалу підприємства з урахуванням рівня реалізації його окремих складових (рис. 8).

Економічний зміст «робочого» потенціалу визначено таким чином – це максимально можлива величина потенційних можливостей підприємства, яка визначається за мінімальним фактичним рівнем реалізації окремої функціональної складової. Загальна величина наявних потенційних можливостей з урахуванням рівня їх реалізації формує сукупний робочий потенціал підприємства.

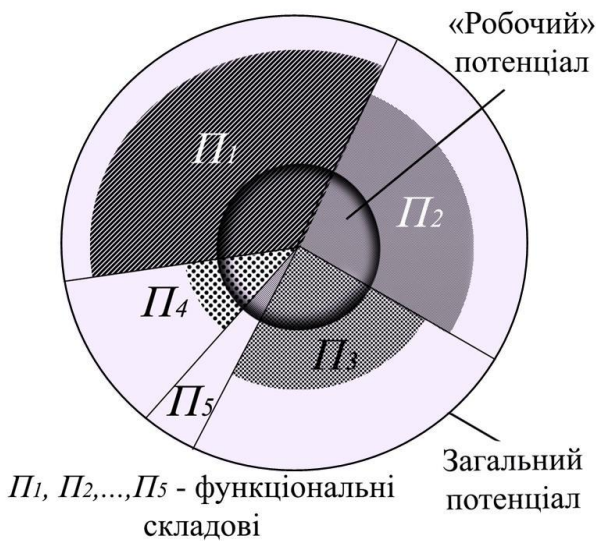


Рисунок 8 – «Робочий» потенціал транспортного підприємства

Величина робочого потенціалу  $i$ -ї функціональної складової потенційних можливостей визначається за формулою:

$$P_i = x_i \cdot R_i, \quad (1)$$

де  $P_i$  – величина робочого потенціалу  $i$ -ї функціональної складової;  $x_i$  – величина  $i$ -ї функціональної складової потенційних можливостей;  $R_i$  – рівень реалізації  $i$ -ї функціональної складової потенціалу.

Дисертантом запропоновано рівень реалізації кожної з функціональних складових потенціалу визначати за мультиплікативними моделями як результат

розрахунку нормалізованих значень відповідних показників, які визначаються з урахуванням структури перевезень.

Рівень збалансованості розвитку функціональних складових потенціалу транспортних підприємств запропоновано визначати на основі коефіцієнта гармонізації за формулою:

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

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.

У дисертації розроблено програмно-методичне забезпечення оцінювання та моделювання рівня гармонізації функціональних складових потенціалу з використанням сучасної об'єктно-орієнтованої мови програмування Java «Garmonization Pro 1.0» на основі сформованої динамічної поліноміальної моделі, реалізація якої відбувається шляхом вибору напрямку вкладання коштів за принципом «слабкої ланки» й дозволяє максимізувати величину робочого потенціалу транспортного підприємства.

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

$$(Pi)_{t+1} = (Pi)_t \cdot T_{it}, \quad (3)$$

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

$$T_{it} = 1 + \frac{\tau_i k_{(Pi)t} + \sum_{j=1}^N (Q_j k_{(Pi)tj})}{(1+\alpha)^t}, \quad (4)$$

де  $N$  – кількість функціональних складових потенціалу;  $\tau_i$  – 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);  $\alpha$  – ставка дисконту. Величина  $(Pi)_0$  дорівнює величині робочого потенціалу на початок моделювання.

Графічна інтерпретація рівнів робочого потенціалу, досягнутих в результаті моделювання, здійснена методом афінних перетворень на площині за допомогою нового типу секторальної діаграми.

Поняття збалансованості тісно пов'язане з поняттям структури. Для транспортних підприємств за функціональними елементами автором були визначені такі складові потенційних можливостей, як: виробничо-технологічні, маркетингові, трудові, фінансові, потенційні можливості управління та здійснено їх трирівневу декомпозицію. Запропоновані складові потенційних можливостей враховують інноваційну, інформаційну, знаннєву та екологічну складові, що в умовах розвитку сучасного суспільства є запорукою успішної реалізації стратегії підприємства, мінімізації ризиків як операційної, так і інвестиційної діяльності. За результатами дослідження з використанням методу парних порівнянь визначено коефіцієнти

вагомості функціональних складових першого та другого рівнів декомпозиції потенційних можливостей транспортних підприємств.

Посилення значення екологічного чинника в діяльності транспортних підприємств зумовило виокремлення в дисертаційному дослідженні екологічної складової потенціалу в окрему економічну категорію, теоретичне обґрунтування сутності даного поняття, її складових, механізмів реалізації та напрямів прояву ефекту. Ефект від реалізації екологічного потенціалу має багатовимірний прояв для підприємства, який включає не тільки прямий екологічний ефект, а й також економічний, ринковий, фінансовий, структурний, техніко-технологічний, соціальний. За авторським визначенням, «екологічна складова потенціалу – це сукупність техніко-технологічних, фінансових, інтелектуальних, споживчих ресурсів, а також механізмів та інструментів їх реалізації, які використовуються в процесі екологізації діяльності підприємства з метою мінімізації шкідливого впливу виробництва підприємства та його продукції на навколишнє середовище».

Виділені в процесі дослідження складові екологічного потенціалу (технічна, технологічна, споживча, фінансова, інтелектуальна) реалізуються у двох напрямках: з одного боку – це безпосередня діяльність щодо охорони навколишнього середовища (використання екологічних транспортних засобів, ресурсозберігаючих технологій при будівництві шляхів сполучення, обладнання для очищення повітря, промислових стоків, екологічного технологічного обладнання, розміщення складів за межами населених пунктів тощо), а з іншого – це опосередкований захист довкілля через випуск екологічної продукції (збільшення частки перевезень екологічно чистими видами транспорту, оптимізація маршрутів доставки, максимізація завантаження у зворотному напрямі, використання екологічної тари, контейнеризація перевезень тощо). Сьогодні значення реалізації другого напрямку зростає. Пояснюється це тим, що екологічно відповідальна поведінка в цивілізованому світі визнана головним фактором розвитку та конкурентоспроможності бізнесу.

Оскільки все більшого значення в структурі потенційних можливостей транспортно-логістичного підприємства набуває знаннєва складова, у дисертації визначено елементи процесу управління знаннями для транспортно-логістичних підприємств, етапи впровадження систем управління знаннями на основі процесного підходу. Розроблено алгоритм впровадження системи управління знаннями та обґрунтовано методичні положення щодо оцінки її ефективності. За результатами проведених досліджень були визначені складові знаннєвого потенціалу транспортних підприємств, серед яких такі: професійні знання; потенціал контрактації; ціннісні характеристики особистості та її якості; інтуїція; здатність до логічного мислення; комунікаційний потенціал; вміння та здатність навчатись; здатність до саморозвитку; здатність працювати в команді; здатність використовувати інтегровані знання; здатність до рефреймінгу.

Від достатності, інноваційності та структури знаннєвого потенціалу залежить рівень фінансових результатів і конкурентоздатність підприємства. Саме на транспорті вплив знаннєвого потенціалу на формування конкурентних переваг та конкурентоздатність підприємства є визначальним, оскільки процес перевезень, логістики передбачають прийняття рішень виконавцями на свій розсуд, під свою відповідальність. Це пов'язано з просторовою відокремленістю водіїв, машиністів,

пілотів, диспетчерів, експедиторів від підприємства та необхідністю миттєвого прийняття ними виробничих рішень.

У роботі ідентифіковано економічні інтереси суб'єктів транспортного ринку, структуровано за рівнями (мікро, мезо, макро), а також визначено етапи гармонізації економічних інтересів транспортних підприємств. Розроблені економіко-математичні моделі дозволяють визначити рівноважні економічні інтереси підприємства, працівників та держави щодо рівня оплати праці.

У п'ятому розділі «**Економічна оцінка потенціалу транспортних підприємств**» сформовано методичні підходи до економічної оцінки потенціалу транспортних підприємств та ефективності його реалізації, проведено оцінювання потенціалу транспортних підприємств, запропоновано модель оптимізації резерву провізних можливостей на основі прогнозування вантажообороту та наведено результати моделювання, обґрунтовано ефективність реалізації й перспективи розвитку потенціалу транспортних підприємств.

Методологічні та практичні підходи, які можуть бути використані для економічної оцінки потенціалу транспортних підприємств, визначаються, у першу чергу, підходом до визначення та розуміння сутності категорії «потенціал», виходячи з якої в дисертаційному дослідженні було систематизовано методи оцінки потенціалу за етапами його формування. Для кожного з етапів визначено об'єкти оцінки, предмет оцінки та методи і прийоми, що можуть бути використані.

Для обґрунтування методики оцінювання важливе значення має визначення часового спрямування оцінки відносно моменту оцінки, оскільки потенціал – миттєва характеристика і в кожний даний момент часу її можна оцінити тільки як різницю між фактичним станом та бажаним станом підприємства (або конкретних показників діяльності). Потенціал за попередні періоди в прямому сенсі виміряти не можливо, тому мова може йти про визначення фактичного рівня досягнення цілей шляхом оцінки динаміки станів системи. Потенціал підприємства в майбутньому можна визначити лише через прогнозні значення станів системи та її цілей.

Однак, слід зважати на те, що цілі підприємства, можливості їх досягнення та рівень ефективності досягнутих результатів залежать також від чинників формування від'ємного потенціалу. Залежно від структури таких чинників потенціал підприємства коригується в бік зменшення. При чому, якщо у підприємства наявні чинники свідомої шкоди, потенціал підприємства стає нульовим.

За результатами проведених досліджень потенціал підприємства запропоновано визначати за формулою:

$$P = \lambda \cdot (C_b - C_f), \quad (5)$$

де  $P$  – потенціал підприємства;  $\lambda$  – коефіцієнт, що визначає наявність чинників від'ємного потенціалу;  $C_b$  – бажаний стан системи (кількісний інтегральний вираз цілі підприємства);  $C_f$  – результат оцінки поточного стану підприємства.

Коефіцієнт, що визначає наявність чинників від'ємного потенціалу ( $\lambda$ ), набуває значень від 0 до 1 залежно від причин, що призводять до формування від'ємного потенціалу ( $\lambda = 0$ , якщо має місце критичний рівень чинників від'ємного потенціалу,  $\lambda = 1$ , якщо такі чинники відсутні).



Якщо є причини, пов'язані зі свідомою шкодою, – наявність інших не має значення. Об'єктивно визначити, як вплинуть наміри керівництва на результати діяльності підприємства, у цьому випадку неможливо, однак, за таких умов, у перспективі потенціал в будь-якому разі прямуватиме до нуля.

Стан системи може бути визначено за величиною та рівнем реалізації наявних потенційних можливостей, тобто за величиною робочого потенціалу.

Автором обґрунтовано системний підхід до оцінювання потенціалу підприємства (табл. 2), який поєднує методики оцінки за двома класифікаційними ознаками: методологічним підходом до оцінки та її часовим спрямуванням.

Таблиця 2 – Системний підхід до оцінювання потенціалу підприємства

	Минуле (реалізований потенціал)	Сьогодні (наявний потенціал)	Майбутнє (прогнозний потенціал)
Динамічний підхід	Рівень реалізації потенціалу визначається за динамікою станів підприємства: $P_r = C_{\phi t} - C_{\phi t-1}$ , де $C_{\phi t}$ – фактичний стан підприємства в період $t$ ; $C_{\phi t-1}$ – фактичний стан підприємства $t-1$ .	Величина потенціалу визначається як різниця між бажаним та фактичним станом підприємства: $P = \lambda \cdot (C_{\phi} - C_{\phi})$ , де $\lambda$ – коефіцієнт, що визначає наявність від'ємного потенціалу; $C_{\phi}$ – бажаний стан підприємства; $C_{\phi}$ – фактичний стан підприємства в період $t$ .	Прогнозна величина потенціалу визначається як різниця між бажаним та прогнозним станом підприємства: $P = \lambda \cdot (C_{\phi} - C_{np})$ де $\lambda$ – коефіцієнт, що визначає наявність від'ємного потенціалу; $C_{\phi}$ – бажаний стан підприємства; $C_{np}$ – прогнозний стан підприємства
Цільовий підхід	Рівень реалізації потенціалу визначається за коефіцієнтом досягнення цілей ( $K_{ц}$ ) $K_{ц} = \prod_{i=1}^n K_{ц i}$ , де $K_{ц i}$ – фактичний коефіцієнт досягнення $i$ -ї цілі; $n$ – кількість цілей.	Величина потенціалу визначається за коефіцієнтом досяжності цілей ( $K_{дц}$ ) $K_{дц} = \lambda \cdot \left( \prod_{i=1}^n K_{ц i} \right)$ , де $\lambda$ – коефіцієнт, що визначає наявність від'ємного потенціалу; $K_{ц i}$ – прогнозний коефіцієнт досяжності $i$ -ї цілі; $n$ – кількість цілей.	Не визначається

При визначенні фактичного стану системи за динамічним підходом може застосовуватись вартісна або експертна оцінка величини кожної функціональної складової потенційних можливостей. Фактичний стан системи може бути визначено або виходячи із загальної величини наявних потенційних можливостей, або ж за величиною «робочого» потенціалу, тобто з урахуванням рівня їх реалізації. Цільовий підхід передбачає визначення відносного рівня досягнення цілей транспортного підприємства експертним шляхом.

У ході досліджень була проведена оцінка потенціалу транспортних підприємств, які працюють на ринку вантажних перевезень і здійснюють вантажні

перевезення різними видами транспорту, як власним рухомим складом, так і як оператори змішаних перевезень (таблиця 3).

Ключовою складовою збалансованого формування потенціалу транспортного підприємства є забезпечення достатньої величини провізних можливостей та оптимізація їх резерву, оскільки це сприяє зниженню величини загальних витрат транспортних підприємств, зростанню їхньої прибутковості, забезпечує стабільний та збалансований розвиток.

Таблиця 3 – Величина потенціалу транспортних підприємств (за динамічним підходом)

Показник	Складові потенційних можливостей					В цілому	Роки
	Виробничо-технологічна	Маркетингова	Трудова	Фінансова	Управління		
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>ТОВ «Гранд Логістик»</b>							
Величина «робочого» потенціалу ( $P_i$ ), тис.грн.	500,2	293,2	327,7	414,0	189,7	1724,8	2014
	722,3	423,4	473,2	597,7	274,0	2490,6	2015
Величина потенціалу, тис.грн.	1466,0	859,4	960,5	1213,3	556,1	5055,2	2014
	1788,5	1048,5	1171,8	1480,2	678,4	6434,4	2015
<b>ТОВ «УВК-Україна»</b>							
Величина «робочого» потенціалу ( $P_i$ ), тис.грн.	691,3	405,2	452,9	572,1	262,2	2383,7	2014
	1140,4	668,5	747,1	943,8	432,6	3932,3	2015
Величина потенціалу, тис.грн.	1889,7	1107,8	1238,1	1563,9	716,8	6516,3	2014
	1739,1	1019,5	1139,4	1439,3	659,7	6142,7	2015
<b>ТОВ «Універсальна логістична компанія»</b>							
Величина «робочого» потенціалу ( $P_i$ ), тис.грн.	1541,9	903,8	1010,2	1276,0	584,8	5316,7	2014
	1186,9	695,8	777,6	982,3	450,2	4092,7	2015
Величина потенціалу, тис.грн.	3185,2	1867,2	2086,8	2636,0	1208,2	10983,3	2014
	2906,1	1703,6	1904,0	2405,1	1102,3	10797,3	2015
<b>ТОВ «Логістик-плюс»</b>							
Величина «робочого» потенціалу ( $P_i$ ), тис.грн.	3073,9	1802,0	2013,9	2543,9	1166,0	10599,7	2014
	2465,6	1445,4	1615,4	2040,5	935,2	8502,2	2015
Величина потенціалу, тис.грн.	5147,6	3017,6	3372,6	4260,1	1952,5	17750,3	2014
	5283,2	3097,0	3461,4	4372,3	2004,0	18217,8	2015
<b>ТОВ «Оскар»</b>							
Величина «робочого» потенціалу ( $P_i$ ), тис.грн.	1351,1	792,0	885,2	1118,2	512,5	4659,0	2014
	2388,8	1400,3	1565,1	1976,9	906,1	8237,1	2015
Величина потенціалу, тис.грн.	3022,1	1771,6	1980,0	2501,1	1146,3	10421,1	2014
	3752,0	2199,5	2458,2	3105,1	1423,2	12937,9	2015

Сформовані методичні положення щодо оптимізації резерву провізних можливостей базуються на результатах прогнозування вантажообороту, етапи якого наведено на рис. 9. Прогнозування вантажообороту здійснюється з урахуванням його структури за результатами моделювання впливу факторів за допомогою розробленого програмного продукту «Model factor Pro1.1».

Структура досліджуваних факторів впливу на вантажооборот включає макроекономічні (ВВП, транспортністкість), ринкові показники (коефіцієнт співвідношення тарифів, рівень якості  $i$ -ї транспортної послуги) та потенційні

можливості (кількість одиниць рухомого складу, вантажопідйомність рухомого складу). Програмний продукт дозволяє враховувати вплив будь-якого переліку чинників, які можуть бути визначені дослідниками.

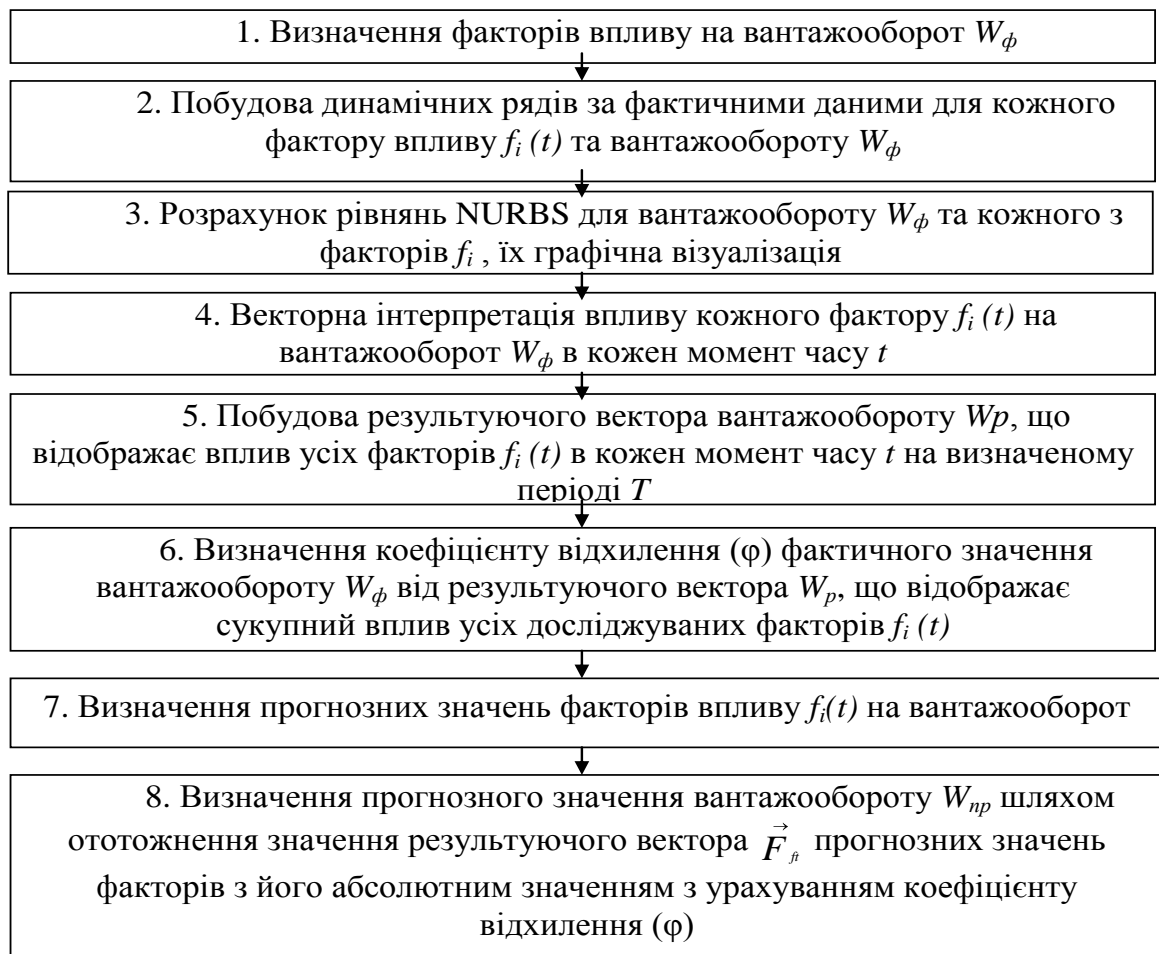


Рисунок 9 – Етапи прогнозування вантажообороту

Для визначення впливу чинників та прогнозування вантажообороту в дисертаційній роботі кожен фактор  $f_i(t)$ ,  $t \in T$ , що впливає на вантажооборот, а також динаміку його загальної величини описано рівнянням NURBS:

$$f_i(t) = \frac{\sum_{i=0}^n B_i w_i N_{i,k}(t)}{\sum_{i=0}^n w_i N_{i,k}(t)}, \quad (6)$$

де  $B_i$  – контрольні вектор-точки (вектори, розташовані в дискретні моменти часу з інтервалу часу  $T$ );  $N_{i,k}(t)$  – базисні функції Кокса-де Бура (базисні сплайни) (вони враховують взаємний вплив дискретних  $n+1$  впливів;  $n+1$  – кількість контрольних вектор-точок (кількість дискретних впливів);  $k$  – порядок NURBS кривої (ступеня  $k-1$ );  $w_i$  – вагомість  $i$ -ї контрольної вектор-точки  $w_i \geq 0$ , яку має кожен фактор в  $i$ -й дискретний момент часу з інтервалу  $T$ , і який здійснює вплив на рівняння, що описує криву фактора  $f_i(t)$ ;  $t$  – параметр інтервалу часу  $T$ :  $t_{\min} \leq t \leq t_{\max}$ ,  $T = [t_{\min}, t_{\max}]$ .

$N_{i,k}(t)$  визначається таким чином:

$$N_{i,k}(t) = \begin{cases} 1, & \text{якщо } u_i \leq t < u_{i+1}, \text{ при } k = 1 \\ 0, & \text{інакше} \end{cases}, \quad (7)$$

$$N_{i,k}(t) = \frac{(t - u_i)N_{i,k-1}(t)}{u_{i+k-1} - u_i} + \frac{(u_{i+k} - t)N_{i+1,k-1}(t)}{u_{i+k} - u_{i+1}}, \text{ при } k \geq 2$$

де  $u_i \in U$  – вузловий вектор з  $u_i$  вузлів, за умови:  $u_i \leq u_{i+1}$ .

Для опису неперервного рівняння фактичних обсягів перевезень  $S_{\text{fact}}$ , що сформований на основі відомих чинників за минулий інтервал часу, були взяті середні значення факторів на усьому неперервному інтервалі  $T$  в кожен момент часу  $t$ .

Враховуючи те, що чинники впливу на вантажооборот  $\vec{F}_{ft}$  мають різну розмірність, напрям та ступінь впливу на результат, їх сукупний вплив визначено за моделлю результуючої векторної інтерпретації даних у кожен момент часу  $t$  з неперервного інтервалу  $T$ .

$$\vec{F}_{ft} = \sum_{i=0}^T \sum_{i=1}^{N_f} \vec{f}_i(t), \quad (8)$$

де  $N_f$  – кількість відомих чинників, що впливають на вантажооборот;  $f_i(t)$  – величина  $i$ -го чинники впливу на вантажооборот в момент часу  $t$ .

Технологія NURBS, що використовується для математичної інтерпретації кожного чинника  $f_i(t)$  і фактичного вантажообороту, дозволяє визначити відповідність фактичного вантажообороту в кожний момент часу  $t$  за минулий період  $T$  та векторних виразів відомих чинників впливу.

Вирішення задачі оптимізації провізних можливостей транспортного підприємства передбачає визначення такої величини резерву провізних можливостей, яка б, з одного боку, забезпечувала можливість розвитку, збільшення обсягів перевезень, покривала б сезонні та інші коливання попиту, а з іншого – мінімізувала витрати на утримання транспортних засобів, які не використовуються, та потенційні втрати доходів від невиконання наявних обсягів перевезень.

Критерієм оптимізації величини резерву провізних можливостей транспортного підприємства визначено мінімум суми загальних втрат від невиконання перевезень та витрат на утримання необхідних резервних одиниць рухомого складу.

Кількість резервних одиниць рухомого складу, яка задовольняє критерій оптимізації величини резерву провізних можливостей визначається за формулою:

$$A_i^{\text{рез.онт}} = \frac{\sum_{i=1}^n C_i^{\text{носм.}}}{\sum_{i=1}^n \tau_i \cdot P_i \cdot T_i \cdot K_{3\text{м.}} - \sum_{i=1}^n C_i^{\text{змін.}}}, \text{ од.} \quad (9)$$

де  $C_i^{\text{носм.}}$  – постійні витрати на утримання необхідних резервних одиниць рухомого складу, грн. де  $\tau_i$  – тариф на перевезення  $i$ -того виду вантажу, грн./ткм;  $P_i$  – продуктивність рухомого складу  $i$ -того типу, ткм/год.;  $T_i$  – період, год.;  $K_{3\text{м.}}$  – коефіцієнт зміни обсягів перевезень.  $C_i^{\text{змін.}}$  – змінні витрати на утримання транспортних засобів, грн./од.

Фактичний резерв рухомого складу ( $A_i^{\text{рез.факт.}}$ ) визначається за формулою:

$$A_i^{\text{рез.факт.}} = \frac{\sum_{i=1}^n A_{D_i}^{\text{невикор}}}{\sum_{i=1}^n D_i}, \text{од.} \quad (10)$$

де  $A_{D_i}^{\text{невикор}}$  – автомобіле-дні простою автомобілів через відсутність обсягів перевезень, автомобіле-дні;  $D_i$  – тривалість календарного періоду, днів.

У таблиці 4 наведено результати розрахунку фактичного та оптимального резерву провізних можливостей для досліджуваних підприємств.

Таблиця 4 – Результати розрахунку резерву провізних можливостей

Підприємства	Наявні провізні можливості, тис.ткм	Факт. вантажооборот, тис.ткм	Факт. резерв, од.	Оптимальний резерв, од.	Відхилення
ТОВ «Гранд Логістик»	15955,91	14773,99	2,8	0,3	+2,5
ТОВ «УВК-Україна»	28301,72	25728,84	3,2	0,6	+2,6
ТОВ «Універсальна логістична компанія»	34516,61	33189,05	1,4	0,4	+1,0
ТОВ «Логістик-плюс»	71415,30	70708,22	2,2	1,1	+1,1
ТОВ «Оскар»	37051,87	33683,52	0,8	0,9	-0,1

Однак, навіть оптимальна величина резерву не забезпечує мінімальних витрат, а лише мінімізує потенційні втрати за умов середньостатистичної динаміки ринку. Зважаючи на це, у дисертації запропоновано методичний підхід до вибору способу забезпечення резерву рухомого складу на основі співвідношення фактичного та оптимального резерву провізних можливостей (рис. 10).

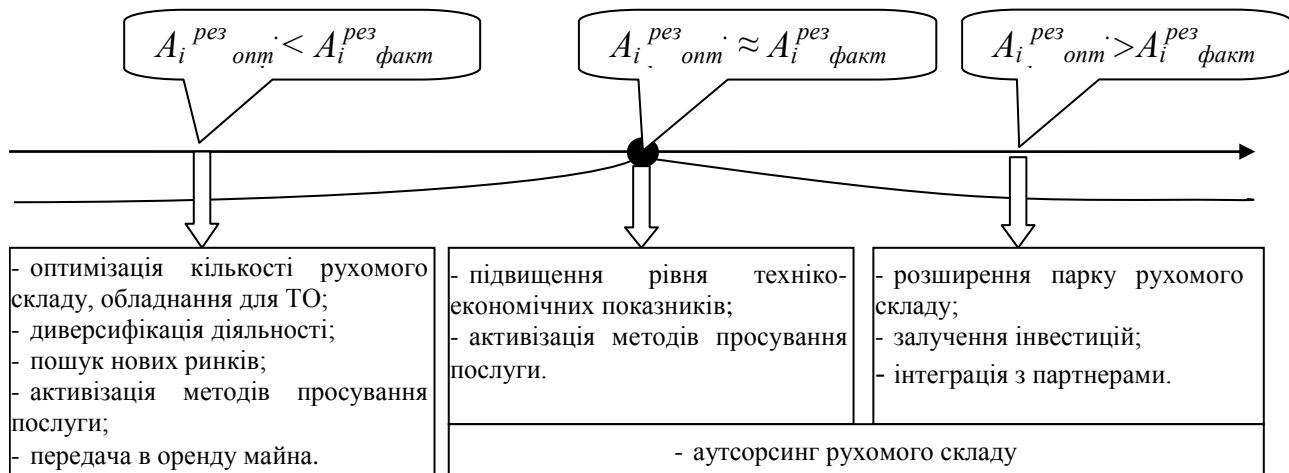


Рисунок 10 – Способи забезпечення резерву провізних можливостей

Динаміка транспортності та динаміка обсягів виробництва свідчать про потенційне вивільнення провізних можливостей. У транспортних підприємств відсутні необхідні фінансові ресурси, тому сьогодні стратегія забезпечення резерву провізних можливостей власним транспортом не є пріоритетною. Дане твердження актуалізується тим, що в умовах зниження обсягів перевезень зростання доходів транспортних підприємств за рахунок підвищення тарифів не має ринкової

перспективи, відтак – єдиною можливістю забезпечити достатній рівень їх прибутковості є оптимізація витрат, в тому числі на утримання парку рухомого складу. За цих умов більшого ринкового потенціалу (потенціалу комерціалізації) набуває стратегія забезпечення резерву шляхом аутсорсингу рухомого складу.

Тобто, підприємство забезпечує стабільний попит на перевезення власним рухомим складом, а усі «пікові» навантаження – рухомим складом, залученим на умовах аутсорсингу.

Ефективність реалізації потенціалу транспортного підприємства запропоновано визначати за показниками інтенсивності реалізації потенціалу (який визначає величину потенціалу, що реалізується за певний період часу) та ресурсомісткості реалізації потенціалу (який визначає приведену питому вартість ресурсів, що необхідні для реалізації потенціалу).

$$I_{pn} = \frac{\sum_{i=1}^n a_i \cdot \Pi_i}{\sum_{i=1}^n T_i}, \quad (11)$$

де  $I_{pn}$  – показник інтенсивності реалізації потенціалу;  $a_i$  – коефіцієнт вагомості  $i$ -ї складової потенційних можливостей;  $n$  – кількість складових потенційних можливостей;  $T_i$  – час (тривалість) реалізації  $i$ -ї складової потенційних можливостей;  $\Pi_i$  – величина  $i$ -ї складової потенційних можливостей.

$$P_{pn} = \sum_{i=1}^n \frac{B_i}{a_i \cdot \Pi_i} \cdot \frac{1}{(1+a)^t}, \quad (12)$$

де  $P_{pn}$  – показник ресурсомісткості реалізації потенціалу;  $B_i$  – вартість ресурсів, необхідних для реалізації  $i$ -ї складової потенціалу;  $a_i$  – коефіцієнт вагомості  $i$ -ї складової потенційних можливостей;  $n$  – кількість складових потенційних можливостей;  $T_i$  – час (тривалість) реалізації  $i$ -ї складової потенційних можливостей;  $\Pi_i$  – величина  $i$ -ї складової потенційних можливостей;  $a$  – ставка дисконтування.

У дисертаційній роботі обґрунтовано перспективи розвитку потенціалу транспортних підприємств та визначено інструментарій, який необхідно реалізувати на державному рівні, на галузевому рівні, на рівні транспортних підприємств для їх досягнення. Комплексна реалізація обґрунтованих автором пропозицій та рекомендацій дозволить транспортним підприємствам отримати економічний, соціальний та екологічний ефект.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі досліджено теоретико-методологічні, методичні та практичні основи формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств України в умовах економіки знань з урахуванням існуючих тенденцій та закономірностей, розвинуто понятійно-категоріальний апарат щодо розвитку потенціалу транспортних підприємств, закладено концептуальні засади забезпечення ефективної реалізації потенціалу транспортних підприємств, удосконалено методичні основи оцінювання потенціалу, оптимізації величини його складових та обґрунтування рішень щодо управління потенціалом транспортних підприємств у контексті системно-гуманізаційної парадигми.

Одержані в ході дослідження результати в сукупності вирішують актуальну науково-прикладну проблему, пов'язану з обґрунтуванням методологічних

принципів та концептуальних засад забезпечення ефективного формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств в умовах розвитку економіки знань. Основні результати дисертаційної роботи дали змогу дисертанту дійти низки теоретичних і науково-практичних висновків, зокрема:

1. Встановлення лексичного значення та семантичної структури категорій, що розкривають сутність і пояснюють специфіку формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств в системі економічних відносин, надало можливість впорядкувати та розширити відповідний понятійно-категоріальний апарат. Зокрема, у процесі дослідження запропоновано дефініцію поняття «потенціал підприємства» тлумачити як інтегральну властивість підприємства, що визначає здатність забезпечувати задоволення потреби суспільства в транспортному обслуговуванні, є наслідком системної взаємодії сукупності ресурсів підприємства та умов його функціонування, яка проявляється внаслідок активації потенційних можливостей транспортного підприємства наміром менеджменту до здійснення змін, а реалізується – шляхом послідовного досягнення поставлених цілей. Таке формулювання враховує логіку функціонування підприємства як соціально-економічної системи, визначає взаємозв'язок процесів формування потенціалу з управлінням підприємством.

2. Встановлено, що особливості формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств визначаються специфікою транспорту та його продукції, а саме характером транспортної продукції, одночасністю процесів її виробництва й споживання, неможливістю накопичувати транспортну продукцію; різноспрямованістю інтересів економіки в цілому та транспортної галузі, оскільки транспортування призводить до додаткових витрат у виробничих галузях тощо. Потенціал соціально-економічних систем транспорту визначається залежно від їх рівня: для СЕСТ мега-, макро- та мезорівня потенціал визначається, виходячи з місії транспорту, яка полягає в задоволенні потреб відповідної економічної системи в транспортному обслуговуванні (доставка певного вантажу на певному напрямку від «дверей» до «дверей», пасажирські перевезення тощо); для СЕСТ мікрорівня – це властивість підприємства, яка визначає його здатність здійснювати транспортне обслуговування клієнтів, а також є наслідком системної взаємодії ресурсів підприємства та умов його функціонування.

3. Виходячи з логіки системної динаміки, обґрунтовано концепт механізму прояву потенціалу транспортного підприємства, який передбачає ідентифікацію чинників формування потенціалу за двома рівнями за принципом трансцендентальності. На трансцендентальному рівні акумулюється потенційна енергія системи (бажання змін), формується намір управляючої підсистеми до реалізації змін, який в сукупності з наявними потенційними можливостями системи формує її потенційну силу, тобто фактичну спроможність досягати цілі. На логічному рівні формуються потенційні можливості (умови функціонування та наявні ресурси підприємства), використання яких забезпечує процес змін.

4. Запропонований підхід до визначення змісту та сутності потенціалу дозволив сформулювати теоретико-методичні положення щодо його послідовного формування. Процес формування потенціалу підприємства в умовах економіки знань на усіх етапах включає дію трансцендентальних чинників, що визначаються

діяльністю людини та підвищенням її ролі у створенні цінності. Основний і оборотний капітал підприємства, персонал та інформація формують ресурси підприємства. Останні, у свою чергу, під впливом зовнішніх умов формують наявні потенційні можливості. Потенційні можливості трансформуються в потенціал підприємства виключно за умови постановки досяжних цілей, сприйняття цілей усіма членами колективу та формування наміру їх досягати.

5. Ідентифіковано та систематизовано чинники, які визначають необхідність у нових підходах до формування й реалізації потенціалу транспортних підприємств, за групами (системно-гуманізаційні, економічні, політичні, технологічні) та джерелами впливу (зовнішні, внутрішні). Встановлено, що основні причини сучасного кризового стану економіки знаходяться в площині дії системно-гуманізаційних чинників.

6. Внесок транспорту у формування ВВП визначено за допомогою показника транспортності економіки, який розраховується як відношення загального вантажообороту до ВВП. Проведений факторний аналіз динаміки транспортності показав, що за період 2001–2015 рр. загальне збільшення транспортності на 18,21 ткм/дол. США (або у 2,54 раза) викликане випереджаючим зменшенням реального ВВП порівняно зі зменшенням вантажообороту. Зростання транспортності за період 2001–2015 рр. на 109,46 % пояснюється зменшенням ВВП, і на 9,46 % – зменшенням вантажообороту. Стрімке зростання транспортності в останні 3 роки свідчить про катастрофічне збільшення величини транспортної складової, питома зростання транспортних витрат держави, що знижує ефективність національної економіки. На основі проведеного в дисертаційному дослідженні аналізу визначено системні причини наявної кризи транспортної галузі, серед яких: неможливість залучення для розвитку потенціалу галузі значних довгострокових інвестицій, неієвність ринкових механізмів як основних регуляторів галузі, нерозвиненість конкуренції, недостатній розвиток інновацій.

7. У дисертаційному дослідженні методом декомпозиції виокремлено такі складові потенціалу: виробничо-технологічна, маркетингова, трудова, фінансова, управлінська, а також здійснено їх трирівневу логічно обґрунтовану деталізацію. Запропонована структура потенціалу включає інноваційну, інформаційну, знаннєву та екологічну складові, ефективна реалізація яких в умовах розвитку сучасного суспільства є запорукою успішної реалізації стратегії розвитку підприємства, мінімізації ризиків як операційної, так і інвестиційної діяльності.

8. Обґрунтовано системно-гуманізаційну парадигму розвитку суспільства, фундаментальними основами якої є усвідомлена відповідальність усіх економічних суб'єктів перед собою, суспільством, майбутнім за результати економічної діяльності, що мотивує стейкхолдерів до реалізації намірів, які забезпечують збалансованість розвитку складових потенціалу, гармонізацію економічних інтересів зацікавлених сторін, екологізацію діяльності підприємств, ефективне управління знаннями співробітників. Відсутність чи недотримання фундаментальних основ та базових принципів зазначеної парадигми є глибинною причиною наявної економічної та політичної кризи в Україні. Сутність системно-гуманізаційної парадигми щодо формування та реалізації потенціалу підприємства



полягає у трансформації цілей формування та інструментарію реалізації потенціалу на принципах відповідальності й справедливості, дія якої виявляється через зростання вимог до забезпечення соціальних стандартів, екологічності бізнесу, компетентності та професійності персоналу тощо.

9. Введено в науковий обіг поняття «робочий» потенціал, який визначає величину потенціалу підприємства з урахуванням рівня реалізації його окремих складових. Економічний зміст «робочого» потенціалу визначено як максимально можливу величину потенційних можливостей підприємства, яка визначається за мінімальним фактичним рівнем реалізації серед функціональних складових. Розроблено економічний інструментарій оцінювання рівня збалансованості розвитку функціональних складових потенціалу транспортних підприємств за коефіцієнтом гармонізації та створено програмно-методичне забезпечення оцінювання й моделювання рівня гармонізації функціональних складових потенціалу на основі сформованої динамічної поліноміальної моделі, реалізація якої відбувається шляхом вибору напрямку вкладання коштів за принципом «слабкої ланки» та дозволяє максимізувати величину робочого потенціалу транспортного підприємства.

10. Визначено переваги застосування на транспортних підприємствах системи управління знаннями порівняно з традиційною системою управління персоналом, що обумовило розробку алгоритму впровадження системи управління знаннями, реалізація якого забезпечує отримання позитивного економічного ефекту. Уточнення змісту та виокремлення складових знаннєвого потенціалу транспортних підприємств дозволило сформулювати механізм його впливу на конкурентоздатність.

11. Розроблений механізм формування екологічного потенціалу підприємства включає відповідні фактори впливу, мотиватори, необхідне забезпечення, а його основною метою є виключно процес реалізації потенціалу, тобто результат використання ресурсозберігаючих технологій, проведення природоохоронних заходів, розробки та реалізації екологічної продукції, екологізації логістики тощо. Обґрунтовано багатовимірність складових формування ефекту від реалізації екологічного потенціалу підприємства, що виявляється не тільки в прямому екологічному ефекті, а й також у економічному, ринковому, фінансовому, структурному, техніко-технологічному, соціальному.

12. Ідентифікація інтересів суб'єктів транспортного ринку дозволила структурувати їх за рівнями (мікро-, мезо-, макрорівень) та видами (економічні, соціальні, екологічні). За результатами проведеного дослідження встановлено, що для співробітників транспортного підприємства найголовнішими економічними інтересами є підвищення посадового окладу та відсотка преміальних від збільшення реалізації транспортних послуг. Розроблені економіко-математичні моделі дозволяють визначити рівноважні економічні інтереси підприємства, працівників та держави щодо рівня оплати праці.

13. На основі розробленої методології комплексного оцінювання потенціалу розраховано показники, що визначають потенціал транспортного підприємства з позицій минулого, сьогодення, майбутнього за динамічним і цільовим підходом. Це дозволило встановити кількісні величини потенціалу та його складових для досліджуваних транспортних підприємств, а також аргументувати пріоритетність управлінських заходів щодо розвитку потенціалу.

14. Управління провізними можливостями транспортного підприємства запропоновано здійснювати на основі визначення оптимальної величини резерву провізних можливостей, яка визначається за результатами прогнозування обсягів вантажообороту з використанням технології нерівномірних раціональних безсплайнів (NURBS). Критерієм оптимізації величини резерву провізних можливостей транспортного підприємства визначено мінімум суми загальних втрат від невиконання перевезень та витрат на утримання необхідних резервних одиниць рухомого складу. Запропоновано вибір способу забезпечення резерву рухомого складу здійснювати на основі співвідношення фактичного та оптимального резерву провізних можливостей. Встановлено, що більший ринковий потенціал (потенціал комерціалізації) має стратегія забезпечення резерву шляхом аутсорсингу рухомого складу.

15. Запропоновані показники оцінки ефективності реалізації потенціалу дозволили визначити рівень і динаміку інтенсивності та ресурсомісткості реалізації потенціалу досліджуваних транспортних підприємств, а також зробити висновок про ефективність запропонованих заходів щодо підвищення рівня гармонізації потенційних можливостей та оптимізації резерву провізних можливостей.

Встановлено, що перспективи розвитку транспортних підприємств є лише за умови імплементації в суспільне життя базових принципів системно-гуманізаційної парадигми. Перспектив розвитку поза межами даної парадигми немає, оскільки рівень диспропорцій між декларованими намірами та реальними діями досягнув критичної межі. Для втілення в життя розроблених напрямів розвитку потенціалу транспортних підприємств необхідно усвідомлення керівництвом підприємств, галузі й держави відповідальності за розвиток транспорту та його трансформація в наміри й реальні дії.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *Монографії:*

1. Бабина О. Є. Системно-гуманізаційний концепт формування та реалізації потенціалу підприємства в умовах економіки знань : монографія / О. Є. Бабина ; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного. – К. : СІК ГРУП Україна, 2013. – 278 с. (16,25 ум.друк.арк.).

2. Бабина О. Є. Імперативи сталого розвитку транспортно-експедиторських підприємств в ринкових умовах : монографія / В. Г. Коба, О. Є. Бабина, О. О. Карпенко. – К. : СІК ГРУП Україна, 2013. – 232 с. (Автору належить 5,42 ум.друк.арк.).

3. Бабина О. Є. Детермінанти інноваційного розвитку в умовах формування економіки знань / О. Є. Бабина // Інноваційний розвиток економіки: процеси та явища : [колективна монографія]. – Дніпропетровськ : НГУ, 2013. – С. 16–29. (Автору належить 0,96 ум.друк.арк.).

### *Статті у наукових фахових виданнях:*

4. Бабина О. Є. Роль інвестицій в розвитку економіки України / О. Є. Бабина, М.В. Ковбатюк // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. КМУГА. – К., 1998. – С. 9–13. (Автором проаналізовано показники стану ринку прямих іноземних інвестицій в Україні – 0,18 ум.друк.арк.).

5. Бабина О. Є. Аналіз та перспективи розвитку портово-промислових комплексів України / О. Є. Бабина, Н. Д. Мельниченко // Водний транспорт : зб. наук. пр. – К. : КДАВТ, 2002. – Вип. 3. – С. 68–75. *(Автором проаналізовано показники діяльності та обґрунтовано напрями розвитку портово-промислових комплексів України – 0,35 ум.друк.арк.)*.

6. Бабина О. Є. Аналіз підходів до формування структури капіталу підприємства / О. Є. Бабина, В. П. Власова // Водний транспорт : зб. наук. пр. – К. : КДАВТ, 2005. – № 5–6. – С. 41–45. *(Автором обґрунтовано критерії формування оптимальної структури капіталу підприємства та порядок прийняття рішень щодо залучення додаткових джерел фінансування – 0,19 ум.друк.арк.)*.

7. Бабина О. Є. Формування економічного механізму оновлення основних фондів морських торговельних портів України / О. Є. Бабина, С. М. Заволока // Економіка і держава міжнар. наук.-практ. журн. – К., 2005. – № 5 – С. 40–43. *(Автором досліджено підходи до формування механізму оновлення основних фондів підприємств – 0,14 ум.друк.арк.)*.

8. Бабина О. Є. Ефективність аутсорсингу / О. Є. Бабина, В. М. Семесько // Проблеми системного підходу в економіці : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2005. – Вип. 12. – С. 151–156. *(Автором обґрунтовано процес прийняття рішень щодо використання аутсорсингу на основі оцінки ефективності – 0,21 ум.друк.арк.)*.

9. Бабина О. Є. Стан фінансування оновлення основних фондів в морських торговельних портах України / О. Є. Бабина, С. М. Шуляренко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2007. – Вип. 15 – С. 106–111. *(Автором проаналізовано динаміку обсягів фінансування оновлення основних фондів в морських торговельних портах України та їх структуру – 0,19 ум.друк.арк.)*.

10. Бабина О. Є. Алгоритм оцінки конкурентоздатності транспортно-експедиторських підприємств / О. Є. Бабина, В. М. Семесько // Економіка та держава : міжнар. наук.-практ. журн. / Ін-т підготовки кадрів держ. служби зайнятості України ; «ТОВ Ред. журн. «Економіка та держава». – К., 2007. – № 5. – С. 32–35. *(Автором запропоновано методику оцінки конкурентного середовища транспортно-експедиторських підприємств та одиничних показників конкурентоздатності – 0,22 ум.друк.арк.)*.

11. Бабина О. Є. Підвищення ефективності управління основними фондами Маріупольського морського торговельного порту з використанням математичних методів / О. Є. Бабина, Л. І. Дробот // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2008. – Вип. 9. – С. 41–45. *(Автором сформовано алгоритм прийняття рішень щодо управління основними фондами морського торговельного порту – 0,27 ум.друк.арк.)*.

12. Бабина О. Є. Інтегральний показник оцінки фінансового стану підприємств транспортної галузі / О. Є. Бабина // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2009. – № 10. – С. 73–78. *(0,48 ум.друк.арк.)*.

13. Бабина О. Є. Формування раціональної структури капіталу підприємства – запорука ефективності його функціонування / О. Є. Бабина, О. О. Карпенко // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.

«Економіка і управління». – К. : ДЕДУТ, 2011. – Вип. 17. – С. 275–282. (Автором досліджено теоретичні аспекти формування раціональної структури капіталу підприємства – 0,28 ум.друк.арк.).

14. Бабина О. Є. Економічні проблеми ресурсозбереження в Україні / О. Є. Бабина, Н. О. Мельник // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2010. – № 11. – С. 39–42. (Автором досліджено стан ресурсозбереження в Україні – 0,17 ум.друк.арк.).

15. Бабина О. Є. Особливості управління оборотним капіталом підприємства / О. Є. Бабина, О. В. Богер // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2011. – № 12. – С. 74–78. (Автором досліджено особливості оборотного капіталу та проблеми його формування на підприємствах України – 0,29 ум.друк.арк.).

16. Бабина О. Є. Потенціал як системна економічна категорія / О. Є. Бабина // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей Української державної академії залізничного транспорту. – Харків : УДАЗТ. – 2011. – Вип. 36. – С. 23–26. (0,4 ум.друк.арк.).

17. Бабина О. Є. Аналіз конкурентного середовища транспортного підприємства: теоретико-методологічний підхід / О. Є. Бабина // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей Української державної академії залізничного транспорту. – Харків : УДАЗТ. – 2011. – Вип. 37. – С. 173–178. (0,53 ум.друк.арк.).

18. Бабина О. Є. Взаємодія факторів конкурентоздатності при формуванні конкурентних переваг підприємства / О. Є. Бабина // Зб. наук. пр. Держ. ун-ту інформаційно-комунікаційних технологій «Економіка. Менеджмент. Бізнес». – К. : ДУІКТ, 2012. – № 1 (5), т. 1 – С. 30–36. (0,39 ум.друк.арк.).

19. Бабина О. Є. Динамічний підхід до визначення поняття «конкурентоздатність» / О. Є. Бабина // Формування ринкової економіки : зб. наук. пр. Спец. вип. Стратегічні імперативи сучасного менеджменту : у 2-х ч. – К. : КНЕУ, 2012. – Ч. 1 – С. 17–23. (0,31 ум.друк.арк.).

20. Бабина О. Є. Напрямки державної політики в транспортній галузі України / О. Є. Бабина, О. О. Карпенко // Аналітично-інформаційний журнал «Схід». – 2012. – № 1 (115). – С. 7–12. (Автором проаналізовано показники стану розвитку транспортної системи України – 0,32 ум.друк.арк.).

21. Бабина О. Є. Концептуальні засади формування конкурентного середовища транспортних підприємств / О. Є. Бабина // Теорії мікро-макроекономіки : зб. наук. пр. – К. : АМУ, 2012. – Вип. 38. – С. 200–209. (0,56 ум.друк.арк.).

22. Бабина О. Є. Економічні інтереси на ринку транспортних послуг та етапи їх гармонізації / О. Є. Бабина // Проблеми системного підходу в економіці : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2012. – Вип. 40. – С. 37–43. (0,37 ум.друк.арк.).

23. Бабина О. Є. Управління знаннями як складовою потенціалу підприємства / О. Є. Бабина, Т. І. Андреюшина // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2012. – № 2 (14). – С. 101–106. (Автором визначено складові та етапи управління знаннями на підприємстві – 0,36 ум.друк.арк.).

24. Бабина О. Є. Економічні інтереси в системі ринкових відносин / О. Є. Бабина, Ю. П. Лозова // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2013. – № 1 (16). – С. 75–79. (Автором уточнено класифікацію

*економічних інтересів суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства – 0,25 ум.друк.арк.).*

25. Бабина О. Є. Зарубіжний досвід реалізації механізмів державно-приватного партнерства / О. Є. Бабина, К. В. Омельченко // Проблеми системного підходу в економіці : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2013. – Вип. 44. – С. 12–18. (*Автором досліджено механізми застосування ДПП в зарубіжних країнах – 0,3 ум.друк.арк. ).*

26. Бабина О. Є. Механізм стимулювання інноваційного розвитку підприємства / О. Є. Бабина, М. С. Бойчук // Економіка. Менеджмент. Бізнес. – 2014. – № 1 (9). – С. 49–56. (*Автором обґрунтовано елементи та структуру механізму стимулювання інноваційного розвитку підприємства – 0,32 ум.друк.арк.).*

27. Бабина О. Є. Формування інструментарію антикризового управління підприємств суднобудівної галузі / О. Є. Бабина, Н. І. Павлова // Водний транспорт : зб. наук. пр. КДАВТ. – К. : КДАВТ, 2014. – № 1 (19). – С. 86–92. (*Автором систематизовано інструменти антикризового управління підприємствами та сформовано методичний підхід до їх вибору – 0,33 ум.друк.арк. ).*

28. Бабина О. Є. Концептуальні основи моделювання процесів формування та реалізації потенціалу підприємства / О. Є. Бабина // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. наук. пр. – К. : КНУ ім. Т. Шевченка: ІМВ, 2014. – Вип. 118, ч. 2. – С. 60–70. (*0,65 ум.друк.арк.).*

29. Бабина О. Є. Тенденції і проблеми ринку суднобудування і судноремонту в Україні / О. Є. Бабина, А. М. Пічка // Економіка та держава : журн. – 2015. – № 2. – С. 99–104. (*Автором визначено тенденції розвитку українського, світового та європейського ринку суднобудування і судноремонту – 0,23 ум.друк.арк.).*

30. Бабина О. Є. Детермінанти розвитку транспортного потенціалу України / О. Є. Бабина, С. М. Шуляренко // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – 2015. – № 1–2 (72). – С. 21–28. (*Автором визначено основні чинники розвитку транспортного потенціалу України та перешкоди, що його стримують – 0,31 ум.друк.арк.).*

31. Бабина О. Є. Оцінка та моделювання збалансованості потенціалу транспортного підприємства: теоретико-методичний аспект / О. Є. Бабина // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту транспорту. Сер. «Економіка і управління». – Вип. 33. – К. : ДЕГУТ, 2014. – С. 9–18. (*0,58 ум.друк.арк.).*

***Статті у виданнях, представлених у міжнародних інформаційних та наукометричних базах та закордонні видання:***

32. Бабина О. Є. Багатовимірність прояву результатів формування та реалізації екологічної складової потенціалу підприємства / О. Є. Бабина // Проблеми економіки. – 2013. – № 1. – С. 197–204. [*Міжнародні наукометричні бази: Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), Сервіс научного індексування (SIS) та інші*]. (*0,72 ум.друк.арк.).*

33. Бабина О. Є. Conceptual directions of development of enterprises' ecologistics activity / О. Є. Бабина // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 12 (150). – С. 64–70. [*Міжнародні наукометричні бази: SciVerse Scopus by Elsevier, EBSCOhost, EconLit*]. (*0,54 ум.друк.арк.).*

34. Бабина О. Є. Узагальнення властивостей економічного потенціалу в контексті системного підходу / О. Є. Бабина, О. О. Карпенко // Бізнес Інформ. – 2013. – № 9. – С. 55–60. [Міжнародні наукометричні бази: *Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), Сервіс научного індексування (SIS) та інші*]. (Автором досліджено концепції потенціалу економічних систем та еволюцію теоретичних підходів до його трактування – 0,23 ум.друк.арк.).

35. Бабина О. Є. Розвиток економічної системи як процес реалізації її потенціалу / О. Є. Бабина, О. О. Карпенко // Економіка розвитку. – 2013. – № 4 (68). – С. 57–61. [Міжнародні наукометричні бази: *Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), та інші*]. (Автором досліджено біфуркаційні механізми розвитку економічних систем в процесі реалізації їх потенціалу – 0,23 ум.друк.арк.).

36. Бабина О. Є. Paradigm of humanization as integrative phenomena of modern stage of economy development / О. Є. Бабина // «Nauka i studia»: Przemysł, Polska, Nauka i studia. – 2013. – NR 1 (63) 2013. – С. 82–86. (0,51 ум.друк.арк.).

37. Бабина О. Є. Інтенсифікація розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні шляхом формування мережі транспортно-логістичних центрів та транспортно-логістичних кластерів / О. О. Карпенко, О. Є. Бабина // Бізнес Інформ. – 2013. – № 11. – С. 180–185. [Міжнародні наукометричні бази: *Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), Сервіс научного індексування (SIS) та інші*]. (Автором проаналізовано сучасний стан розвитку змішаних перевезень в Україні – 0,23 ум.друк.арк.).

38. Бабина О. Є. Інтеграція як імператив розвитку сучасної економіки / О. О. Карпенко, О. Є. Бабина // Актуальні проблеми економіки. – 2014. – № 3 (153). – С. 22–30. [Міжнародні наукометричні бази: *SciVerse Scopus by Elsevier, EBSCOhost, EconLit, ABI/Inform (by ProQuest) та інші*]. (Автором досліджено теоретичні засади інтеграції економічних суб'єктів – 0,29 ум.друк.арк.).

39. Бабина О. Є. Механізм підвищення рівня соціально відповідальної діяльності підприємств України / О. Є. Бабина, А. А. Комарова // Бізнес Інформ. – 2014. – № 12. – С. 69–74. [Міжнародні наукометричні бази: *Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), Сервіс научного індексування (SIS) та інші*]. (Автором сформовано механізм підвищення рівня корпоративної соціальної відповідальності підприємств – 0,46 ум.друк.арк.).

40. Бабина О. Є. Економічний механізм визначення концесійних платежів при реалізації проектів ДПП у морських торговельних портах України / О. Є. Бабина, В. П. Власова // Бізнес Інформ. – 2015. – № 2. – С. 162–168. [Міжнародні наукометричні бази: *Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), Сервіс научного індексування (SIS) та інші*]. (Автором досліджено теоретичні засади впровадження механізму ДПП у морських торговельних портах України – 0,23 ум.друк.арк.).

41. Бабина О. Є. Системно-гуманізаційна парадигма формування та реалізації потенціалу транспортного підприємства / О. Є. Бабина // Водний транспорт : зб. наук. пр. Київської держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – К. : КДАВТ, 2015. – № 2 (23). – С. 103–110. [Міжнародні наукометричні бази: *Index Copernicus, PИИЦ*]. (0,64 ум.друк.арк.).

42. Бабина О. Є. Ефективність формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств [Електронний ресурс] / О. Є. Бабина // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання. – Електронні дані. – [Дніпропетровськ : Дніпропетров. держ. аграрний ун-т ; ТОВ «ДКС Центр», 2015]. – № 10. – Режим доступу : [www.economy.nauka.com.ua](http://www.economy.nauka.com.ua) – Назва з екрана. [Міжнародні наукометричні бази: *Index Copernicus, Сервіс научного індексування (SIS), Google Scholar*]. (0,38 ум.друк.арк.).

43. Бабина О. Є. Оцінювання рівня соціально відповідальної діяльності транспортних підприємств / О. Є. Бабина, Ю. П. Байрактар // Бізнес Інформ. – 2015. – № 10. – С. 273–280. [Міжнародні наукометричні бази: *Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals (DOAJ), Сервіс научного індексування (SIS) та інші*]. (Автором обґрунтовано методичні положення щодо інтегрального оцінювання рівня соціально відповідальної діяльності транспортних підприємств – 0,38 ум.друк.арк.).

#### **Матеріали та тези наукових конференцій:**

44. Бабина О. Є. Ефективність аутсорсингу логістичних функцій / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. семін. [«Економіка і менеджмент на транспорті»], (Київ, КДАВТ, 15–16 трав. 2008 р.) : тези доп. / М-во освіти і науки України, Київ. держ. акад. водн. транс. – К. : КДАВТ, 2008. – С. 57–58. (0,09 ум.друк.арк.).

45. Бабина О. Є. Порівняльний аналіз методів оцінки конкурентоздатності / О. Є. Бабина // VII Всеукр. наук.-практ. конф. [«Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку»], (Київ, ЄУ, 19 берез. 2009 р.) : тези доп. / Асоц. навч. закладів України приват. форми власн., Україн.-америк. гуманітарн. ун-т. в Україні, Європ. ун-т. – К. : Вид-во Європ. ун-т, 2009. – С. 33–34. (0,1 ум.друк.арк.).

46. Бабина О. Є. Чинники розвитку ринку автосервісу в Україні / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Проблеми розвитку транспорту в умовах економічної кризи»], (Київ, КДАВТ, 15–16 черв. 2010р.) : тези доп. / М-во освіти і науки України, Київ. держ. акад. водн. транс. – К. : КДАВТ, 2010. – С. 38–40. (0,14 ум.друк.арк.).

47. Бабина О. Є. Інтегральний показник конкурентоздатності підприємств / О. Є. Бабина Л. О. Грицай // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Проблеми розвитку транспорту в умовах економічної кризи»], (Київ, КДАВТ, 15–16 черв. 2010 р.) : тези доп. / М-во освіти і науки України, Київ. держ. акад. водн. транс. – К. : КДАВТ, 2010. – С. 53–54. (Автором обґрунтовано методичний підхід до інтегрального оцінювання конкурентоздатності підприємств – 0,08 ум.друк.арк.).

48. Бабина О. Є. Методичний підхід до аналізу ймовірності банкрутства підприємств транспортної галузі / О. Є. Бабина // LXVI наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів та студентів університету : тези доп. – К. : НТУ, 2010. – С. 283. (0,03 ум.друк.арк.).

49. Бабина О. Є. Оцінка конкурентоздатності транспортних підприємств / О. Є. Бабина // V Міжнар. наук.-практ. конф. [«Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології»], (Київ, ДЕТУТ, 24–25 берез. 2011 р.) : тези доп. / М-во інфраст. України, Держ. адмін. заліз. транс. України «Укрзалізниця», Держ. екон.-техн. Ун-т транс., Транс. акад. України, Науково-техн. товар. залізничників України. – К. : ДЕТУТ, 2011. – С. 95–97. (0,08 ум.друк.арк.).

50. Бабина О. Є. Аналіз підходів до визначення поняття «конкурентоздатність» / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Стратегічні імперативи сучасного менеджменту, до 20-річчя кафедри менеджменту»], (Київ, КНЕУ, 2–3 лют. 2012 р.) : тези доп. / М-во освіти і науки, молоді та спорту України, Київськ. нац. економ. універ. – К. : КНЕУ, 2012. – С. 14–16. (0,11 ум.друк.арк.).

51. Бабина О. Є. Етапи формування конкурентного середовища транспортних підприємств / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Проблеми управління та обліку на водному транспорті в умовах транзитної економіки»], (Київ, КДАВТ, 19–20 квіт. 2012р.) : тези доп. / М-во освіти і науки, молоді та спорту України, Держ. акад. водн. транс. – К. : КДАВТ, 2012. – С. 68–69. (0,07 ум.друк.арк.).

52. Бабина О. Є. Організаційно-економічний механізм реалізації природоохоронних заходів на підприємствах України / О. Є. Бабина, Н. О. Мельник // V Міжнар. наук.-практ. конф. [«Інформаційні технології, системний аналіз і моделювання соціоекологіоекономічних систем»], (Київ, НАУ, 16–18 жовт. 2012 р.) : тези доп. / М-во освіти і науки, молоді та спорту України, Нац. авіац. універ. Кафедра економічної кібернетики ФЕП ІЕМ НАУ. – К. : Допомога, 2012. – С. 66–67. (Автором сформовано принципову схему механізму реалізації природоохоронних заходів на підприємствах України – 0,04 ум.друк.арк.).

53. Бабина О. Є. Трансформація підходів к управленію на современном этапе развития экономики / О. Є. Бабина // Матеріали за ІХ Международна научна практична конференція «Динамикта на съвременната наука – 2013», 17–25 юли, 2013. – София : «Бял ГРАД-БГ» ООД. – 96 с. – Том 2 Икономики. – С. 82–85. (0,17 ум.друк.арк.).

54. Бабина О. Є. Управління знаннями як інструмент реалізації потенціалу підприємства / О. Є. Бабина // Materialy IX mezinarodni vědecko – prakticka conference «Zpravy vědecke ideje– 2013». – Dil 3. Ekonomické vědy. – Praha : Publishing House «Education and Science» s.r.o – 96 stran. Новости научной мысли. – 2013. – Т. 3. – С. 85–87. (0,15 ум.друк.арк.).

55. Бабина О. Є. Сутність та складові антикризового потенціалу підприємства / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Проблеми розвитку сучасної економічної науки в транспортній галузі»], (Київ, КДАВТ, 20–22 листоп. 2013 р.) : тези доп. / М-во освіти і науки України, Київська держ. акад. водн. транс. – К. : КДАВТ, 2013. – С. 176–178. (0,18 ум.друк.арк.).

56. Бабина О. Є. Екологізація – сучасний напрям розвитку логістики / О. Є. Бабина // VI Міжнар. наук.-практ. конф. [«Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології»], (Київ, ДЕТУТ, 11–12 квіт. 2013 р.) : тези доп. / М-во інфраст. України, Держ. адмін. заліз. транс. України «Укрзалізниця», Держ. екон.-



техн. ун-т транс., Транс. акад. України, Науково-техн. товар. залізничників України. – К. : ДЕТУТ, 2013. – С. 40–42. (0,16 ум.друк.арк.).

57. Бабина О. Є. Інноваційно-інвестиційний розвиток суднобудівних та судноремонтних підприємств України / О. Є. Бабина, Н. О. Мельник // IX Międzynarodowej Naukowo-Praktycznej Konferencji [«Perspektywiczne opracowania sa nauka i technikami-2013»] – (Przemysl, Sp.z.o.o. «Nauka I studia», 07–15 listopada 2013 roku). – Przemysl, 2013. – С. 13–15. (Автором досліджено стан інноваційного розвитку суднобудівних та судноремонтних підприємств України – 0,08 ум.друк.арк.).

58. Бабина О. Є. World shipbuilding – difficulties and changes in 2012-2013 уу. / О. Є. Бабина, Н. О. Мельник // Materialy IX mezinarodni vědecko – prakticka conference «Zpravy vědecke ideje – 2013». – Dil 5. Ekonomické vědy. – Praha : Publishing House «Education and Science» s.r.o. – С. 3–5. (0,07 ум.друк.арк.).

59. Бабина О. Є. Екологічний потенціал підприємства: сутність та механізм реалізації / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Трансформація національних моделей економічного розвитку в умовах глобалізації»], (Київ, 20–22 листоп. 2013 р.) : тези доп. / відп. ред. А. А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. у-т, 2013. – 534 с. – Укр., рос. та англ. мовами. – С. 496-497. (0,12 ум. друк. арк.).

60. Бабина О. Є. Проблемні питання оцінки потенціалу підприємства / О. Є. Бабина // Зовнішні та внутрішні фактори впливу на розвиток міжнародних економічних відносин : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 4–5 лип. 2014 р.) : тези доп. : у 3-х ч. / ГО «Львівська економічна фундація». – Львів : ЛЕФ, 2014. – Ч. 2. – С. 76–78. (0,16 ум.друк.арк.).

61. Бабина О. Є. Взаємозв'язок понять потенціал та конкурентоздатність / О. Є. Бабина // Міжнар. наук.-практ. конф. [«Економіко-екологічні проблеми розвитку транспортної галузі в сучасних умовах»], (Київ, КДАВТ, 27–28 листоп. 2014 р.) : тези доп. / М-во освіти і науки України, Київська держ. акад. водн. транс. – К. : КДАВТ, 2014. – С. 127–129. (0,2 ум.друк.арк.).

62. Бабина О. Є. Аналіз стану зовнішнього середовища транспортно-логістичних підприємств України / О. Є. Бабина / Materials of the XI International scientific and practical conference, «Science and civilization». – Sheffield : Science and education LTD, 2015. – Vol. 3. Economic science. – С. 56–60. (0,19 ум.друк.арк.).

63. Бабина О. Є. Механізм мотивації розвитку потенціалу підприємства на принципах гуманізаційної парадигми / О. Є. Бабина // Актуальні проблеми економіки та права: теорія та практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. семінару (22 трав. 2015 р.) : тези доп. / відп. ред.: А. Г. Чубенко, В. М. Сотниченко. – К. : Державний університет телекомунікацій, Навчально-методичний центр Державної служби фінансового моніторингу України, 2015. – С. 16–18. (0,13 ум.друк.арк.).

64. Бабина О. Є. Особливості формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств / О. Є. Бабина // Materials of the XI International scientific and practical conference, «Fundamental and applied science». – Sheffield : Science and education LTD, 2015. – Vol. 3. Economic science. – С. 75–77. (0,15 ум.друк.арк.).

65. Бабина О. Є. Перспективи розвитку потенціалу транспортних підприємств / О. Є. Бабина // Розвиток фінансово-економічного становища на різних рівнях

управління: підприємство, регіон, держава : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., (Дніпропетровськ, 6–7 листоп. 2015 р.) : тези доп. : у 4-х ч. – Дніпропетровськ : НО «Перспектива», 2015. – Ч. 2. – 120 с. (С. 106-108). (0,15 ум.друк.арк.).

### *Інші видання*

66. Економічний аналіз діяльності підприємств водного транспорту : навч. посіб. / В. Г. Коба, О. Є. Бабина, М. В. Ковбатюк, Н. Г. Беник – К. : КИТ, 2011. – 340 с. (Автору належить 4,94 ум.друк.арк.).

67. Бабина О. Є. Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту : навч. посіб. / О. Є. Бабина, О. О. Карпенко – К. : КДАВТ, 2012. – 324 с. (Автору належить 5,4 ум.друк.арк.).

68. Бабина О. Є. Транспортно-експедиторська діяльність : навч. посіб. / В. Г. Коба, О. Є. Бабина, О. О. Карпенко – К. : КДАВТ, 2013. – 300 с. (Автору належить 5,67 ум.друк.арк.).

69. Антикризовий менеджмент на підприємствах водного транспорту : навч. посіб. / О. Є. Бабина, О. О. Карпенко, М. В. Ковбатюк, В. В. Шкляр. – К. : КВІЦ, 2015. – 240 с. (Автору належить 3,49 ум.друк.арк.).

70. Аналіз господарсько-фінансової діяльності підприємств водного транспорту. Практикум / О. Є. Бабина, М. В. Ковбатюк, Т. Б. Семенчук, В. В. Шкляр. – К. : КВІЦ, 2015. – 352 с. (Автору належить 5,12 ум.друк.арк.).

### **АНОТАЦІЯ**

**Бабина О. Є. Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств.** – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Київ, 2017.

У дисертаційній роботі розроблено теоретико-методологічні засади і практичні рекомендації щодо формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств у контексті системно-гуманізаційної парадигми, яка передбачає імплементацію ідеології багатовимірної мультиелементної відповідальності суб'єктів господарювання та їх стейкхолдерів перед суспільством за наслідки економічної діяльності й мотивує суб'єктів господарювання до реалізації намірів позитивних змін. Результатом використання сформованих положень є збалансоване формування потенціалу, екологізація діяльності транспортних підприємств, гармонізація економічних інтересів зацікавлених сторін, що в сукупності забезпечує позитивну спрямованість розвитку транспортних підприємств.

Запропоновано методологію комплексної оцінки потенціалу транспортних підприємств, методичні підходи до оцінки ефективності реалізації потенціалу та обґрунтовано перспективи розвитку потенціалу транспортних підприємств.

**Ключові слова:** потенціал, потенційні можливості, реалізація потенціалу, системно-гуманізаційна парадигма, збалансованість, екологізація діяльності, управління знаннями, гармонізація інтересів, транспортні підприємства.

## АННОТАЦИЯ

**Бабина О.Є. Методолого-практические основы формирования и реализации потенциала транспортных предприятий. – Рукопись.**

Диссертация на получение научной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Киевская государственная академия водного транспорта имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Киев, 2017.

В диссертационной работе разработаны теоретико-методологические основы и практические рекомендации по формированию и реализации потенциала транспортных предприятий в контексте системно-гуманизационной парадигмы, которая предусматривает имплементацию идеологии многомерной мультиэлементной ответственности субъектов хозяйствования и их стейкхолдеров перед обществом за последствия экономической деятельности и мотивирует субъектов хозяйствования в реализации намерений позитивных изменений. Результатом использования сформированных положений является сбалансированное формирование потенциала, экологизация деятельности транспортных предприятий, гармонизация экономических интересов заинтересованных сторон, что в совокупности обеспечивает позитивную направленность развития транспортных предприятий.

Проанализировано современное состояние и тенденции развития транспортных предприятий Украины, исследована роль инноваций в формировании и реализации потенциала транспортных предприятий, определены условия эффективного формирования и реализации потенциала транспортных предприятий в экономике знаний. Исследована динамика транспортоемкости экономики Украины и факторы, которые влияют на объемы перевозок грузов.

Разработан научно-методический подход к обеспечению сбалансированности потенциала предприятия, который основан на комплексной согласованности между составляющими и элементами каждой составляющей потенциала в процессе его формирования и реализации. Оценка уровня согласованности осуществляется на основе выделения «рабочего» (фактически используемого) потенциала как предельной величины каждой из составляющих потенциальных возможностей, гармонизированная с минимальным уровнем их реализации.

Проведена декомпозиция потенциальных возможностей транспортных предприятий на основе системного подхода путем выделения трех уровней их структуризации: функционального, ресурсного и операционного. На функциональном уровне выделены группы производственно-технологических, маркетинговых, трудовых, финансовых, управленческих возможностей, связанных с набором основных стратегий деятельности транспортного предприятия. На ресурсном уровне – каждая такая группа, исходя из направлений реализации соответствующих стратегий, конкретизируется совокупностью возможностей (инновационных, информационных, возможностей знаний, экологических, логистических и т.п.), на операционном уровне детализируются возможностями применения определенных инструментов их реализации (логистики снабжения, провозной способности, технологиями перевозок и т.д.).

Определены преимущества применения на транспортных предприятиях системы управления знаниями по сравнению с традиционной системой управления персоналом. Разработан алгоритм внедрения системы управления знаниями, реализация которого обеспечивает получение положительного экономического эффекта. На основе уточнения содержания и выделения составляющих потенциала знаний транспортных предприятий сформирован механизм его влияния на конкурентоспособность.

Разработан механизм формирования экологического потенциала предприятия, основной целью которого является исключительно процесс реализации потенциала, то есть результат использования ресурсосберегающих технологий, проведение природоохранных мероприятий, разработки и реализации экологической продукции, экологизации логистики и т.п. Определена многомерность составляющих формирования эффекта от реализации экологического потенциала предприятия, который проявляется не только в прямом экологическом эффекте, но также в экономическом, рыночном, финансовом, структурном, технико-технологическом, социальном.

Проведена идентификация интересов субъектов транспортного рынка, что позволило структурировать их по уровням (микро-, мезо-, макроуровень) и видам (экономические, социальные, экологические). Разработанные экономико-математические модели позволяют определить равновесные экономические интересы предприятия, сотрудникам и государства по уровню оплаты труда.

Сформированы методические положения по оптимизации величины резерва провозных потенциальных возможностей транспортного предприятия и обоснованию рационального способа его обеспечения за счет определения критериев оптимизации, а также применения имитационного моделирования для прогнозирования грузооборота.

Предложена методология комплексной оценки потенциала транспортных предприятий, которая позволяет определить потенциал транспортного предприятия с позиций прошлого, настоящего, будущего с использованием динамического и целевого подходов. Сформированы методические подходы к оценке эффективности реализации потенциала и обоснованы перспективы развития потенциала транспортных предприятий.

**Ключевые слова:** потенциал, потенциальные возможности, реализация потенциала, системно-гуманизационная парадигма, сбалансированность, экологизация деятельности, управление знаниями, гармонизация интересов, транспортные предприятия.

## ANNOTATION

**Babyna O. E. Methodological and practical bases of formation and realization of the transport enterprises' potential.** – Manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of economic sciences, specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by types of economic activity). – Kyiv State Maritime Academy named after hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi, Kyiv, 2017.

In the dissertation were developed theoretical and methodological foundations and practical recommendations for formation and implementation of transport enterprises'

potential in the context of system-humanization paradigm. The paradigm involves implementation of the ideology of multi-dimensional multi-element liability of the entities and their stakeholders to the public for the consequences of economic activity. It also motivates the entities to implement intentions of positive change. The result of the use of the formed provisions is balanced formation of potential, ecologization of transport enterprises and harmonization of stakeholders' economic interests. Combined it all ensures the positive direction of transport enterprises' development.

In the dissertation was proposed the methodology for comprehensive assessment of the transport enterprises' potential, as well as methodical approaches to evaluating the effectiveness of potential's realization. Also the prospects of development of transport enterprises' potential were grounded.

**Keywords:** potential, potential opportunities, implementation of potential, system and humanization paradigm, balance, ecologization of activities, management of knowledge, harmonization of interests, transport enterprise.

---

Підписано до друку 20.01.2017 р. Формат 60x90/16.  
Ум. друк. арк. 1,9. Обл.-вид. арк. 1,9.  
Тираж 100. Зам. 25.

---

«Видавництво “Науковий світ”»<sup>®</sup>  
Свідоцтво ДК № 249 від 16.11.2000 р.  
м. Київ, вул. Казимира Малевича (Боженка), 23, оф. 414.  
200-87-15, 050-525-88-77  
E-mail: [nsvit23@ukr.net](mailto:nsvit23@ukr.net)  
Сайт: [nsvit.cc.ua](http://nsvit.cc.ua)