

УДК 332.1

О.В. Мініна, канд. екон. наук, доцент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ РІВНЯ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ РЕГІОНУ

Дослідження присвячено систематизації основних методичних підходів до оцінки транзитного потенціалу, визначенню принципів оцінки, методів, показників. Узагальнено існуючі на сьогодні розробки щодо оцінки транзитних можливостей території та виявлено специфіку оцінки транзитного потенціалу окремого регіону.

Исследование посвящено систематизации основных методических подходов к оценке транзитного потенциала, определению принципов оценки, методов, показателей. Обобщены существующие на сегодня разработки относительно оценки транзитных возможностей территории и выявлена специфика оценки транзитного потенциала отдельного региона.

Research is devoted systematization of the basic methodical going near the estimation of transit potential, determination of principles of estimation, methods, indexes. Existing for today developments are generalized in relation to the estimation of transit possibilities of territory and the specific of estimation of transit potential of separate region is certain.

Постановка проблеми. Транзитний потенціал є специфічною багатоаспектною підсистемою регіону і, одночасно, однією з властивостей території цього регіону, що визначається особливостями розташування останнього та його наявним економічним потенціалом. Складність оцінки транзитного потенціалу регіону обумовлена в першу чергу тим, що на сьогодні не існує єдиного підходу, визначеної методики чи стандартного набору інструментів оцінки. Новизна напрямку дослідження, як правило, приводить науковців до усталеної сукупності підходів, що використовуються для оцінки економічного потенціалу загалом, даючи їм, однак, широке поле для вдосконалення методів та інструментів з огляду на специфіку транзитного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічні аспекти оцінки величини та рівня потенціалу висвітлено в роботах як вітчизняних, так і зарубіжних фахівців, зокрема Балацького О.Ф., Бутка М.П., Краснокутської Н.С., Кучерової О.В., Лапіна Є.В., Максимова В.В., Отенка І.П., Попова Є.В., Репіної І.М., Теліженка А.М., Тищенко А.М., Федоніна О.С., Чернюк Л.Г. та інших. Аналіз економічної літератури свідчить про те, що публікації з проблем визначення відносної цінності потенціалу, по-перше, в основній своїй масі стосуються оцінки потенціалу підприємства, рідше – потенціалу регіону чи інших систем, по-друге, мають дискусійний характер, по-третє, інструментарій такої оцінки залежить від авторських концепцій та спрямований у більшості робіт на оцінку окремих його елементів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. На сьогодні можна говорити про відсутність цілісної теорії транзитного потенціалу регіону, зокрема методологічної бази оцінки його величини та рівня використання. Брак глибоких наукових досліджень з визначеної проблематики робить актуальним цей напрямок наукового пошуку.

Мета статті. Метою цієї статті є дослідження методологічних засад оцінки рівня використання транзитних можливостей регіону.

Виклад основного матеріалу. Оцінка транзитного потенціалу регіону, рівня його використання та перспектив і можливостей подальшого нарощування є невід'ємною складовою процесу управління регіональним розвитком.

У загальному вигляді, оцінка – це підсумок визначення й аналізу якісних та кількісних характеристик об'єкта, результатів його функціонування, динаміки змін, а також процесу управління ним [1].

Будь-яке наукове дослідження ґрунтується на відповідній методологічній і методичній базі. Методологія (вчення про систему понять та їх відношень) – система базисних принципів, методів, методик, способів і засобів їх реалізації в організації та побудові науково-практичної діяльності людей [9]. Слід зазначити, що методологія, на відміну від теорії, не приносить нового знання, на відміну від концепції, не служить основою для практики, але вона розвиває в науці такі елементи, без яких неможливий розвиток самої науки.

Краснокутська Н. у загальній структурі методології оцінки як компоненти виділяє: проблему, що має чітко визначити об'єкт і цілі оцінки; підхід, який конкретизується в принципах; концепцію, що виражається в системі критеріїв і показників; механізм, який визначає засоби і методи оцінки та інтерпретації її результатів [4].

Методологія оцінки транзитного потенціалу регіону має на меті визначити його сутнісну характеристику, склад і динаміку кількісних та якісних змін, базуючись на сукупності оціночних принципів, підходів, методів, показників та критеріїв їх вибору (рис. 1).

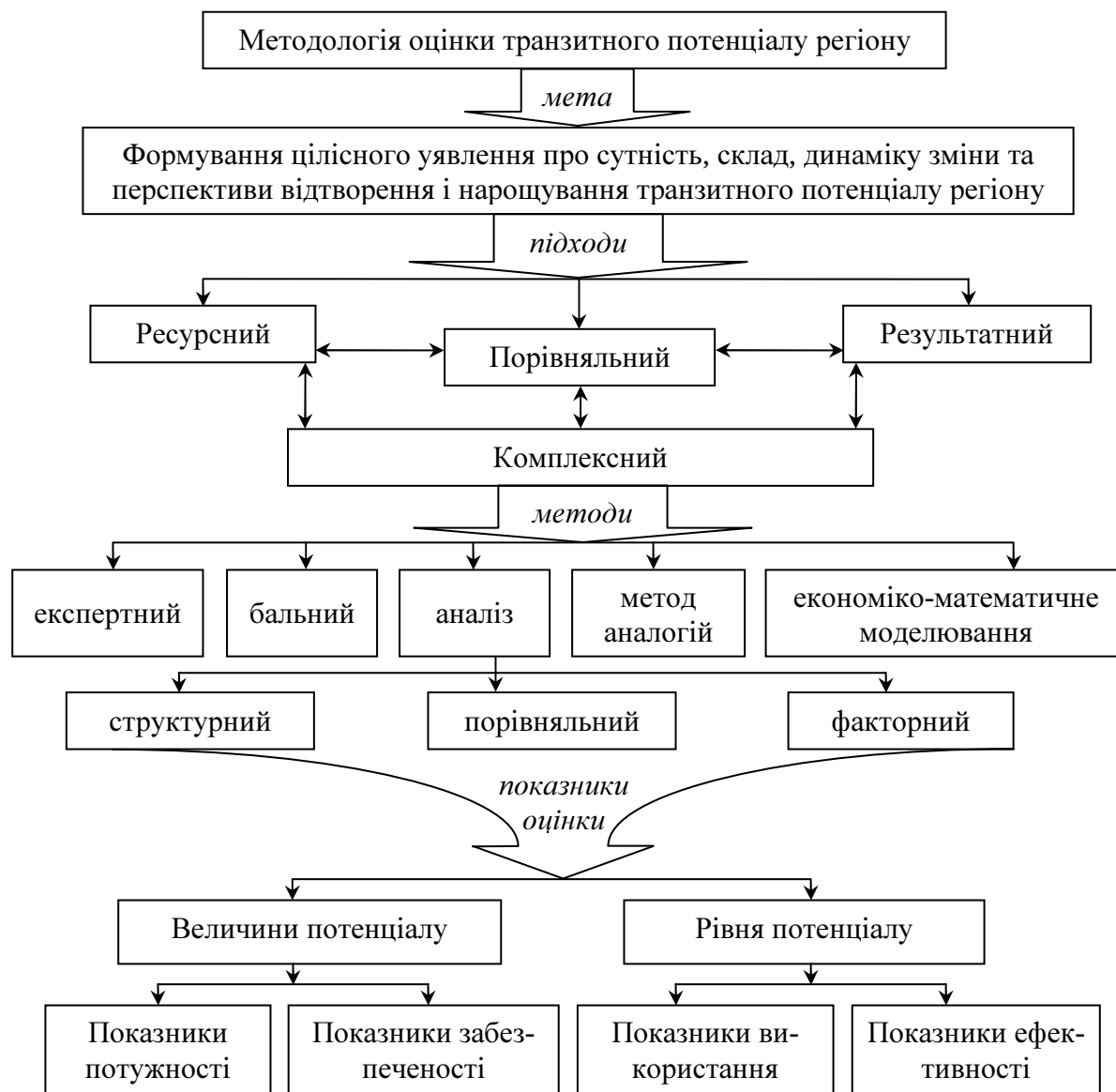


Рис. 1. Зміст методології оцінки транзитного потенціалу регіону

Можливість застосування понятійного апарату, стандартних методик оцінки економічного потенціалу загалом і економічного потенціалу окремої території дещо впорядковує та спрощує методологію оцінки транзитного потенціалу. Зокрема, Максимов В. пропонує використовувати такі відмінні показники, як “сумарний обсяг ресурсів економічного потенціалу”, “величина економічного потенціалу” і “показник реалізації економічного потенціалу”. Перший з них характеризує сумарну величину економічних ресурсів, наявних на цей момент часу та виміряних в однакових одиницях; другий – максимальну віддачу економічного потенціалу, виміряну як максимально можливий обсяг виробництва при певній кількості та якості наявних економічних ресурсів в умовах, що забезпечують найбільш повне їхнє використання за часом і продуктивністю; третій – досягнутий рівень використання потенціалу та фактичну віддачу ресурсів потенціалу [7]. Такий підхід до оцінки дає можливість унаочнити поняття “потенціал”, його структуру та специфіку реалізації.

Схожий підхід використовує Воронкова А., оцінюючи потенціал за двома напрямками: оцінка характеристики потенціалу та оцінка використання його можливостей. Під характеристикою потенціалу Воронкова А. розуміє відношення задіяних ресурсів до отриманих результатів, а під можливістю – те, що дають задіяні ресурси (відношення кінцевого результату на одиницю використаного ресурсу) [2].

Таким чином, аналіз існуючих теоретико-методичних розробок показав, що більшість науковців як головні напрями оцінки потенціалу виділяють два: оцінку безпосередньо потенціалу, в основному як сукупності ресурсів, та аналіз рівня його використання. Ці підходи можна вважати класичними та класифікувати їх як ресурсний і результатний. Взагалі, у найбільш укрупненому вигляді всі наукові роботи з проблематики оцінки потенціалу окремих підприємств, економічних і територіальних систем різних рівнів можна розділити на чотири загальні групи (залежно від їх базового критерію) – ресурсні (витратні), відносні (порівняльні), цільові (результатні) та суб’єктно-об’єктивізовані (експертні) праці [11].

Найпоширенішим вважається ресурсний підхід, згідно з яким розмір потенціалу визначається як сума фізичних або вартісних оцінок окремих його складових. Для оцінювання транзитного потенціалу регіону в рамках цього підходу використовуються офіційні статистичні відомості, чим забезпечується доступність інформації та відкриваються можливості широкого застосування відомих методик і методів дослідження зазначеного потенціалу, зокрема на регіональному рівні.

Основним обмеженням ресурсного підходу є відсутність можливості оцінити відповідність транзитного потенціалу регіону необхідним характеристикам, які зумовлюють його ефективну реалізацію. Він орієнтує, здебільшого, на фактичний облік нагромадження всіх видів ресурсів без урахування особливостей їх використання і потреб відтворення та зростання.

Вказані обмеження усуває результатний підхід, який ще часто називають цільовим або проблемно-орієнтованим. Він базується на оцінці транзитного потенціалу регіону за обсягом чистого потоку економічних результатів від його використання. Цей підхід спрямований на з’ясування можливостей наявного потенціалу щодо досягнення поставлених цілей, визначає його розмір як рівень відповідності окремих елементів необхідному, дещо ідеалізованому, уявленню про склад, структуру та механізми реалізації потенціалу. Така постановка проблеми докорінно відрізняється від поширеної оцінки нагромадження ресурсів лише з кількісного боку. Цільова оцінка потенціалу є передумовою обґрунтованого планування процесу трансформації окремих його частин і потенціалу загалом на основі правильного розподілу дій та ресурсів за виконавцями і термінами для якісного, своєчасного отримання необхідних параметрів, а отже – забезпечення досягнення поставлених цілей [10].

Порівняльний підхід оцінює потенціал на базі співставлення з аналогами: дозволяє визначити місце регіону на світовому ринку транзитних послуг і (або) його місце на вітчизняному ринку – повноту використання національних можливостей. Крім того, цей підхід дає змогу оцінити, наскільки розвиненим є регіон, як використовуються його реальні транзитні можливості, реалізація котрих залежить, у першу чергу, від місцевих органів влади та регіональної громади. Така подвійна оцінка – за елементами і за рівнями – комплексно, системно характеризує регіон, його транзитний потенціал. Базою для порівняння може виступати середньосвітовий рівень транзитного потенціалу, елементи транзитного потенціалу провідних європейських країн, національної економіки чи суміжних регіонів.

Порівняльний підхід до оцінки потенціалу може також базуватися на використанні нормативних показників, без яких якісна діагностика перспектив розвитку системи, на думку деяких дослідників, неможлива. Так, Максимов В. зазначає, що практичне використання оцінок потенціалу може бути здійснене шляхом розрахунку еталонного показника економічного потенціалу, виходячи з техніко-економічних нормативів, у яких на цей момент часу закладені найкращі можливості використання окремих видів економічних ресурсів [7]. Нормативи розраховуються, зазвичай, для всіх найважливіших показників діяльності економічної системи. В транзитній сфері це, зокрема, нормативи швидкості, якості дорожнього покриття, навантаження на вісь автомобіля, часу проходження кордону та ін. Москаленко В. вважає, що для більш повного використання переваг нормативного методу в поліпшенні результатів господарювання систему нормативів варто доповнити показниками, які визначають величину можливих досягнень; по суті і призначенню їх варто називати нормативами потенційної можливості [8].

Норматив потенційної можливості являє собою максимальну величину показника, якої можна досягти при дотриманні прийнятих (розрахункових чи нормативних) значень його елементів, що враховують передові досягнення науково-технічного прогресу, організації виробництва і передового досвіду [6].

При проведенні порівняльного (еталонного) аналізу фактичне значення конкретного показника порівнюється з нормативним або загальносвітовим рівнем. У результаті одержуємо рівень розвитку певної складової транзитного потенціалу порівняно з еталоном:

$$P = \frac{P_{\phi}}{P_e}, \text{ де } P_{\phi} - \text{фактичний показник; } P_e - \text{еталонний.}$$

Співставлення фактичного стану складових транзитного потенціалу регіону з нормативним дозволяє виявити проблемні та “вузькі” місця і сформулювати перспективні напрямки вдосконалення системи. Однак здійснення порівняльної оцінки за всіма показниками не завжди є можливим, оскільки інформація для розрахунку деяких часткових показників, що характеризують, наприклад, рівень використання окремих складових транзитного потенціалу в інших країнах, часто є закритою або недоступною, тому оцінка може виявитися неповною. Хоча, безумовно, порівняльний підхід має застосовуватися, коли в наявності достатня інформаційна база та існує необхідність здійснювати порівняльну оцінку.

Більшість дослідників у процесі аналізу потенціалу використовують структурний підхід, не виділяючи, однак, його з кола розглянутих підходів. Він дозволяє визначити раціональну структуру транзитного потенціалу, відповідно до прогресивних норм і нормативних співвідношень, заданих найбільш досконалими транспортними технологіями, організацією руху транзитних потоків як на континентальному просторі, так і в межах країни та її регіонів.

З нашої точки зору, структурний підхід, вбудований як у ресурсний, так і в результатний та порівняльний підходи, застосовувати необхідно і навіть обов’язково. Для аналізу структурних характеристик транзитного потенціалу, крім стандартних, слід за-

лучати спеціальні методи досліджень: системного та структурного аналізу, елементи стратегічного, конкурентного аналізу тощо.

Проблеми структурного характеру транзитного потенціалу полягають у тому, що невідповідність одних елементів іншим стримує розвиток і вдосконалення потенціалу загалом. Так, наприклад, низькоякісне дорожнє покриття, застарілий рухомий склад заморожують відсталі транспортні технології, а це, у свою чергу, не дає змоги залучати потужні транзитні потоки на територію регіону, підвищуючи рівень його конкурентоспроможності на транзитних ринках. Оптимізація структури транзитного потенціалу може здійснюватися з урахуванням різних рівнів деталізації підсистем та їхніх елементів, проте варто мати на увазі, що досягнута структура завжди є компромісом між ідеальним уявленням про потреби та можливості залучення ресурсів і формуванням різних ланок, де їх використовують тим або іншим чином [10].

Перевагою застосування структурного підходу є можливість створення на основі результатів оцінки ефективної структури транзитного потенціалу, що забезпечить економію всіх видів ресурсів, оскільки завдяки досягненню синергії між елементами потенціалу можна з меншою їх кількістю досягти більших обсягів перевезень. Такий результат реальний лише за умови підвищення якісного складу всього транзитного потенціалу та окремих його складових.

Застосування структурного підходу підвищує ефективність і ресурсного, і результатного. По-перше, він деталізує складові транзитного потенціалу на рівні ресурсів, а з другого боку, базується на аксіомі, що потенціал може досягти певних цілей лише тоді, коли на їх досягнення спрямований кожен з його елементів, оскільки забезпечення пересування певної кількості транзитних вантажів із визначеним рівнем якості цього пересування потребує участі всіх підсистем та елементів транзитного потенціалу. Відсутність або невідповідність потрібного елемента означає зупинку або затримку транзитного руху, а також додаткові витрати часу і коштів на його відновлення або прискорення. Усе це доводить необхідність використання структурного підходу до оцінки транзитного потенціалу поряд з ресурсним та результатним.

Найбільш повну характеристику транзитного потенціалу можна одержати на основі комплексного підходу. Його перевагою є можливість повноцінного врахування всіх аспектів формування, реалізації та відтворення транзитного потенціалу, можливість удосконалення методик з огляду на специфіку регіону тощо. Цей підхід широко використовується на базі часткового застосування перерахованих вище підходів, що органічно доповнюють один одного при оцінці різних складових транзитного потенціалу. Основний недолік – трудомісткість, що пояснюється тривалістю збору вихідної інформації, проведенням детальних попередніх розрахунків тощо. Тому важливим завданням при використанні цього підходу є оптимізація кількості показників для оцінки та ефективне комбінування найбільш доцільних часткових методологічних прийомів [3].

Незважаючи на недоліки, цей підхід ми бачимо як найбільш вдалий для оцінки транзитного потенціалу регіону, оскільки дає можливість врахувати всі аспекти, критерії та чинники ефективної його реалізації.

Обраний підхід до проведення оцінки конкретизується через сукупність принципів, що являють собою певні правила її здійснення (рис. 2).

Комплексний підхід дозволяє одержувати оцінки за різними напрямками і факторами використання транзитного потенціалу, визначати “вузькі” місця в його реалізації і може стати основою для формування конкретної програми заходів з підвищення ефективності транзитного потенціалу регіону. Головним обмеженням підходу є проблема множини критеріїв, локальних цілей, які ускладнюють постановку та здійснення цілісної стратегії формування й нарощування транзитного потенціалу.



Рис. 2. Основні принципи оцінки транзитного потенціалу регіону

Вибір конкретного з розглянутих підходів залежить, у першу чергу, від мети здійснення оцінки, оскільки вона визначає необхідний ступінь точності та, як наслідок, методичний інструментарій, а також забезпечує можливість досягнення бажаного результату.

У рамках нашого дослідження такою метою, як уже зазначалося раніше, має стати формування цілісного уявлення про сутність, склад, динаміку зміни та перспективи відтворення й нарощування транзитного потенціалу регіону.

Результат досягнення поставленої мети стане інформаційною основою для:

- вибору варіанта стратегії регіонального розвитку на засадах транзитності та її формування;
- визначення напрямків зміни структури транзитного потенціалу регіону та окремих його складових;
- формування конкурентоспроможної позиції регіону на ринках транзитних послуг;
- прийняття рішень щодо організаційної реструктуризації й розвитку ефективної системи управління транзитними потоками на регіональному рівні.

У контексті сформульованої мети і бажаного результату оцінка транзитного потенціалу регіону має дати інформацію про його:

- ресурсний склад;
- структуру;
- поточний стан і перспективи відтворення і використання;
- результати реалізації та внесок окремих складових у загальний підсумок;
- рівень порівняно з аналогами або еталонними показниками;
- організаційні форми управління цим потенціалом.

У першому випадку мова йде про сам набір ресурсів, що включаються до складу транзитного потенціалу регіону і визначають його розмір та динаміку. У другому випадку транзитний потенціал розглядається за складовими як у масштабах національної економіки, так і в масштабах окремого регіону. У третьому випадку маються на увазі статичні (сучасний стан) і кінетичні, отримані в результаті поточних об'єктивних і суб'єктивних змін, якісно-кількісні характеристики потенціалу. І, нарешті, оцінюється ефективність окремих складових транзитного потенціалу та системи управління ним, а також визначається ступінь відповідності і розвиненості регіону порівняно з європейськими країнами при забезпеченні процесу пересування транзитних вантажів.

Отже, оцінка транзитного потенціалу в рамках комплексного підходу має проводитись на основі системи показників, що характеризуватимуть кількість і якість ресурсів як залучених у систему транзитного руху, так і потенційних, ефективність їх використання тощо. Перелік показників оцінки визначається методом, що обирається в межах підходу.

При комплексному підході до оцінки потенціалу зазвичай використовується сукупність методів, що можуть бути застосовані і в процесі оцінки транзитного потенціалу. Основними з них є такі: експертний метод, бальний метод, рейтинговий порівняльний аналіз, метод аналогій, структурний аналіз, факторний аналіз, економіко-математичне моделювання.

При виборі системи показників оцінки виникає ряд суперечок, пов'язаних з оптимізацією їх кількості та якості. Ряд дослідників вважає, що оцінка потенціалу може бути здійснена лише шляхом використання групи показників, інші, навпаки, намагаються звести оцінку до єдиного інтегрального показника, але більшість економістів єдині в тому, що оцінка потенціалу має бути комплексною.

Найбільш активні спроби вирішення питання відносно вибору показників оцінки робилися щодо потенціалу підприємства. Зокрема, Струмилін С., Хачатуров Т. та інші вважали, що існує єдиний синтетичний (інтегральний) показник. Інші автори, наприклад, Аганбегян А., поділяючи в цілому цю точку зору, припускали однак, що наявність часткових показників не суперечить існуванню загального. При цьому, на їхню думку, обов'язковою умовою повинно бути зведення часткових показників в єдиний інтегральний. Схожу думку мають деякі дослідники транзитного потенціалу. Наприклад, Омельченко В. величину транзитного потенціалу пропонує вимірювати за допомогою інтегрального показника потенційних транзитних можливостей території країни з урахуванням пропускної спроможності її транспортно-транзитної інфраструктури, не пояснюючи, однак, методику обрахунку цього показника.

Деякі ж науковці звертають увагу на неефективність інтегральних показників при практичному їх використанні через ряд недоліків, основним з яких вважають складність обрахунку і недостатню теоретичну обґрунтованість порівняння різнорідних величин [11].

Стосовно вибору між загальним (синтетичним, інтегральним) показником і сукупністю показників оцінки транзитного потенціалу та ефективності його реалізації ми схильні погодитися з точкою зору дослідників, котрі виступають за систему показників і не по-

требують при цьому обов'язкового їхнього зведення до єдиного показника. Адже сконструйований на будь-яких принципах інтегральний показник оцінки транзитного потенціалу та його елементів не може врахувати всі особливості транзитного процесу, рівень його організації та ефективність управління ним. Однак слід зазначити, що для порівняння регіональних особливостей транзитного потенціалу країни застосування інтегрального показника є цілком прийнятним.

Необхідно також відзначити, що у більшості методик оцінки потенціалу території, регіону, економічної системи автори прагнуть максимально збільшити кількість часткових потенціалів – складових загального з тим, щоб більш повно врахувати всі регіональні, територіальні, галузеві особливості. Проте отриманий таким чином набір показників більшою мірою відображатиме загальноекономічний потенціал. Тому при оцінці транзитного потенціалу слід враховувати лише транзитотворюючі елементи.

При цьому залишається проблема вимірності показників. Використання натуральних одиниць виміру ускладнюється тим, що окремі елементи транзитного потенціалу регіону суттєво відрізняються один від одного за змістом і формою, а отже, відрізняються і натуральні одиниці, що їх характеризують. З огляду на це деякі дослідники приймають за краще вимір значень елементів потенціалу за допомогою якогось одного показника-еквівалента. Інші вважають, що найбільш універсальним вимірювачем елементів транзитного потенціалу є вартісні одиниці. У цьому випадку визначення його розміру пов'язано з оцінкою сумарної вартості всіх елементів. Але і цей метод не такий універсальний, як здається. Визначити вартість деяких складових, як, наприклад, інфраструктурних об'єктів, досить легко, але дати вартісну оцінку інших – складно. Високий ступінь умовності такої оцінки посилюється ще і тим, що для подібних елементів транзитного потенціалу визначальну роль відіграють якісні характеристики, такі як надійність доставки, якість обслуговування в межах цієї території, наявність чи відсутність бюрократичних перепон. Прямо не піддаються виміру своєчасність виконання перевезення (своєчасність відправлення та доставки вантажу), збереженість, надійність перевезень, доставка вантажу “точно в строк”, регулярність доставки, організація доставки “від дверей до дверей”, оптимальна дислокація пунктів відправлення та одержання вантажу, наявність необхідного перевантажувального устаткування, якість обслуговування клієнтів та якість сервісного обслуговування [5, с. 201-203]. Також складнощі виникають у процесі оцінки особливостей системи управління в регіоні, якості виконання управлінських функцій, спрямованих на активізацію використання і відтворення транзитного потенціалу.

Підсумовуючи сказане, ми вважаємо, що транзитний потенціал регіону доцільно характеризувати не одним, а сукупністю показників, причому, залежно від природи самого показника, застосовувати вартісну оцінку або натуральну, а в деяких випадках – евристичну. Всі показники оцінки можна поділити на дві групи:

- показники оцінки величини транзитного потенціалу;
- показники оцінки рівня використання транзитного потенціалу.

Перша група характеризує саму сутність і стан транзитного потенціалу регіону, друга – ефективність його реалізації.

Детальний розгляд системи показників оцінки транзитного потенціалу регіону вимагає окремого дослідження й окреслює поле подальшого наукового пошуку.

Висновки і пропозиції. Якісно проведена комплексна оцінка дозволяє визначити величину та рівень використання транзитного потенціалу, а також конкурентні позиції регіону на ринках транзитних послуг з огляду на одержані результати. Тут можливі декілька варіантів: регіон має незначний транзитний потенціал, який використовується не повністю, або значний, що використовується частково, або значний, що реалізується повні-

стю і т. п. Одержаний результат визначає можливу стратегію подальшого регіонального розвитку.

Список використаних джерел

1. Большая советская энциклопедия / под ред. Б. А. Введенского. – М.: Сов. энциклопедия, 1975. – Т. 34. – 656 с.
2. Воронкова А. Э. Стратегическое управление конкурентным потенциалом предприятия: диагностика и организация: монография / А. Э. Воронкова. – Луганск: Изд-во Восточноукраинского нац. ун-та, 2000. – 315 с.
3. Дідух С. М. Принципи побудови системи оцінки інвестиційного потенціалу підприємств [Електронний ресурс] / С. М. Дідух // Ефективна економіка. – 2009. – № 3. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/>.
4. Краснокутська Н. С. Методологічні основи оцінювання реалізації потенціалу підприємства / Н. С. Краснокутська // Академічний огляд. – 2010. – № 1 (32). – С. 67-72.
5. Криворучко О. М. Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методологія і практика: монографія / О. М. Криворучко. – Харків: ХНАДУ, 2006. – 404 с.
6. Лапин Е. В. Экономический потенциал предприятия: монография / Е. В. Лапин. – Сумы: Университетская книга, 2002. – 310 с.
7. Максимов В. В. Економічний потенціал регіону (аналіз, оцінка та використання): монографія / В. В. Максимов. – Луганськ: Вид-во СХУ ім. В. Даля, 2002. – 360 с.
8. Москаленко В. П. Госпрозрахунок підприємства: досвід організації та підвищення ролі в умовах ринку / В. П. Москаленко. – Суми: Слобожанщина, 1997. – 64 с.
9. Новиков А. М. Методология / А. М. Новиков, Д. А. Новиков. – М.: СИНТЕГ, 2007. – 668 с.
10. Старовойтов М. К. Практический инструментарий организации управления промышленным предприятием: монография / М. К. Старовойтов, П. А. Фомин. – М.: Высшая школа, 2002. – 267 с.
11. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка / О. С. Федонін, І. М. Рєпіна, О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2003. – 316 с.