

category of economic security. The important task of strengthening economic security of the enterprises of shipping business is to ensure safety of personnel of the enterprise. Increase of pirate attacks on vessels have a negative impact on international trade, commercial navigation and reduces the level of economic security of the enterprises of shipping business.

BIBLIOGRAPHY

1.Бойкевич О. Р. Передумови та фактори економічної безпеки торговельного підприємства / О.Р. Бойкевич // [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/20_13/175_Voj.pdf.

2.Будаков М. О. Міжнародно-правові проблеми боротьби з морським піратством: аспекти кримінального переслідування // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/Chaau/2010-4/10bmoakp.pdf>.

3.Васильців Т. Г., Пасічник М. Б. Чинники та джерела погроз економічній безпеці підприємства / Т.Г. Васильців, М.Б. Пасічник // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/.../128_Wasyliciw_18_10.pdf

4.Давиденко Л. М. Міжнародно-правові проблеми боротьби з морським піратством / Л.М. Давиденко // Митна справа, 2009. - № 4 (64). - С.

19 - 24. http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/18_10.Wasyliciw_18_10.pdf.

5.Економіка підприємства: Підручник / За ред. С. Ф. Покропівного. - К.: КНЕУ, 2000. - 528 с.

6.Ортинський В.Л. Економічна безпека підприємств, організацій та установ / В.Л. Ортинський, І.С. Керницький, З.Б. Живко - К.: Правова єдність, 2009. - 544 с.

7.Пираты грабят экономику // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://world.eizvestia.com/full/piraty-grabyat-mirovuyu-ekonomiku>.

8.Береза С. В. Суть та складові економічної безпеки підприємства / С. В. Береза // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/nie/2009_4_2/059-064.pdf.

9.Дубовик Н. В. Функциональные составляющие экономической безопасности предприятий морского транспорта / Н.В. Дубовик // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одеса: ОНМУ, 2009. - № 30. - С. 5 - 22.

10.Дубовик . В. Особенности обеспечения экономической безопасности предприятий морского транспорта / Н.В. Дубовик // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одеса: ОНМУ. - 2009. - Вып. 29. - С. 21-40.

11. www.IMB.com

12. www.ISL.org

Аннотация. Рассматривается морское пиратство в качестве угрозы экономической безопасности предприятий судоходного бизнеса. Исследуются экономические последствия морского пиратства. Рассматриваются направления борьбы с морским пиратством.

Ключевые слова: экономическая безопасность, угрозы экономической безопасности, судоходная компания, пиратство.

Summary. Marine piracy as threat economic security of enterprises of shipping business was examined in the article. The economic consequences of marine piracy were investigated. Directions of fight of s are examined by marine piracy were considered.

Keywords: Economic security, threats of economic security, shipping company, piracy.

**Reviewer Doctor of Economics, professor of NU "Odessa Law Academy" Kibik O.N.
Expert of an editorial board c.e.n., assistant professor of the UkrSART Volovel'ska I.V.**

УДК 624.1:656.078.8

РОЗРОБКА СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ БУДІВЕЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)

Розкрито етапи розробки стратегії розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту.

Ключові слова: потенціал, стратегія, розвиток, механізм, матриця вибору.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В удосконалення діяльності вітчизняного залізничного транспорту є впровадження теперішній час пріоритетними напрямками швидкісних перевезень, розвиток комбінованих

перевезень, розбудова залізничної логістичної інфраструктури тощо. Їх практична реалізація обумовлюється результатами розвитку будівельного комплексу залізничного транспорту. Це і визначає актуальність даної статті, яка присвячена розкриттю механізму вибору стратегії розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту в залежності від типу базової стратегії та позиції у бізнес-середовищі.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Однією з ключових складових стратегічного управління є стратегія розвитку. Вибір стратегії та її реалізація складають основну частину змісту діяльності по стратегічному управлінню. В сучасній економічній літературі немає єдиної точки зору щодо поняття стратегії розвитку, яке визначають Віханський О.С., Круглов М.І., Нікішин С.Н., Тридід А.Н. та інші [1-4]. Це вимагає розкриття авторської точки зору щодо визначення цього поняття. Крім того, вивчаючи проблеми, можливості та завдання залізничного комплексу України (праці Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Кірдіної О.Г., Позднякової Л.О., Чабанової Н.В., Якименко Н.В. [4-9] та ін.), науковці не розглядають його будівельний потенціал, не формують стратегії його розвитку.

Метою статті є формування теоретичних засад розробки та вибору стратегії розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом розробки відповідної матриці вибору, яка ґрунтується на визначенні вихідної позиції у бізнес-середовищі та типу базової стратегії.

Вклад основного матеріалу дослідження. Для забезпечення ефективної діяльності та конкурентоспроможності необхідно мати обґрунтовану стратегію дій, яка залежить в першу чергу від того, яким ми бачимо той чи інший бізнес в майбутньому. Тобто реалізація стратегії повинна забезпечити розвиток. У зв'язку з цим слід визначити, що собою являє стратегія розвитку. Віханський О.С. під стратегією розвитку розуміє довгостроковий якісно визначений напрямок розвитку організації, що стосується сфери взаємовідносин в середині організації, а також позиції організації в навколишньому середовищі, що приводять організацію до її цілей [1]. За думкою Круглова М.І., стратегія розвитку – це системний підхід до вирішення проблем розвитку та функціонування підприємства, що забезпечує балансування його діяльності і визначає головні напрямки розвитку [2]. Нікішин С.Н. вважає, що стратегія розвитку – це сукупність правил для прийняття рішень з метою забезпечення стійкого зростання та розвитку підприємства [3]. А.Н. Тридід розглядає стратегію розвитку як модель довготривалих дій

підприємства, реалізація якої направлена на досягнення поставлених стратегічних цілей [4]. Аналіз показує, що всі визначення стратегії розвитку носять загальний характер і не розкривають сутності розвитку, а стосуються змісту стратегії, що свідчить про необхідність уточнення трактування цього поняття. Тому під стратегією розвитку пропонуємо розуміти генеральну програму дій з постійного підвищення результативності бізнесу на довгостроковий період часу, що забезпечить стійкість позицій підприємства. Тобто стратегія розвитку будівельного потенціалу підприємств залізничного транспорту направлена на підвищення його результативності для різних стейк-холдерів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища підприємств залізничної галузі.

При формуванні стратегії розвитку необхідно врахувати, що вона представляє собою стратегічний набір, під яким розуміють систему стратегій різного типу, що розробляються на певний відрізок часу, та який відбиває специфіку функціонування і розвитку підприємства, а також рівень його претендування на місце й роль у зовнішньому середовищі. Для формування ефективного стратегічного набору підприємства необхідно при проведенні стратегічного вибору знати сильні та слабкі сторони певних типів стратегій, а це потребує їх вивчення. Істотними факторами, що впливають на вибір типу стратегії є привабливість галузі й рівень конкуренції. Оцінка цих факторів дозволяє визначити позиції на ринку, тип конкурентної боротьби. До базових корпоративних стратегій, що відображають основні напрямки розвитку підприємства, відносяться:

1) стратегія зростання – характерна для підприємств, функціонуючих у галузях, що динамічно розвиваються (стадія зародження та зростання життєвого циклу підприємства). Ця стратегія передбачає вибір цільових сегментів, посилене інвестування, науково-дослідні розробки та інновації. Для цієї стратегії можна виділити три альтернативних різновиди: 1) стратегія інтенсивного зростання; 2) стратегія інтеграційного зростання; 3) стратегія диверсифікаційного зростання;

2) стратегія стабілізації – це стратегія підприємств, бізнес яких досяг зрілості (стадія зрілості або стабілізації життєвого циклу підприємства). Підприємства прагнуть захистити досягнуті позиції від конкурентів, знизити витрати та ціни, знайти нові ринки збуту;

3) стратегія скорочення припускає комплексні дії відносно поступового згорання бізнесу, що перейшов у заключну стадію життєвого циклу. До стратегій скорочення відносяться також стратегія "відсікання зайвого",

стратегія переорієнтації, стратегія ліквідації, стратегія скорочення обсягів виробництва.

Забелін П.В. і Моїсеєва Н.К. [10] пропонують класифікувати стратегії за трьома ознаками: 1) приналежність до основоположних стратегій досягнення конкурентних переваг (глобальні стратегії); 2) приналежність до стратегій управління портфелем сфер бізнесу (портфельні стратегії); 3) приналежність до стратегій, що вживаються залежно від зовнішніх і внутрішніх умов (функціональні).

Запропонована класифікація є надзвичайно корисною, бо дозволяє структурувати стратегічний набір. Так, на першому рівні знаходяться глобальні стратегії, в їх межах формуються портфельні стратегії, а реалізація останніх забезпечується функціональними стратегіями. Такий підхід доцільно застосовувати при формуванні стратегічного набору розвитку будівельного потенціалу підприємств залізничного транспорту. Згідно вищесказаного спочатку необхідно сформувати глобальні стратегії розвитку, які будуть відображати специфіку ключових факторів розвитку.

Пропонуємо визначити 4 типи генеральних стратегій розвитку будівельного потенціалу:

- спеціалізації – стратегія, що базується в основному на реалізації специфічних ключових факторів розвитку при незначних масштабах діяльності (зосередження на існуючих видах діяльності в межах свого сегмента ринку);

- концентрації – теж саме але при значних масштабах діяльності (тобто з виходом на нові сегменти цього ж ринку);

- інтеграції – стратегія, що базується на реалізації універсальних ключових факторів розвитку при незначних масштабах діяльності та забезпечує вихід на нові ринки;

- квазіінтеграція - стратегія, що базується на реалізації універсальних ключових факторів розвитку при значних масштабах діяльності та забезпечує вихід на кардинально нові ринки.

Слід зазначити, що сучасна концепція стратегічного управління розглядає стратегію не тільки як процес досягнення стратегічних цілей, але і як процес пошуку альтернативних шляхів досягнення цих цілей. Питання, які потребують розробки різних варіантів вирішення стосуються напрямків вибору сфери діяльності, розвитку підприємства та його бізнесу, способів та форм організації бізнесу підприємства, взаємодії підприємства з іншими суб'єктами господарювання.

При такому підході альтернативність виступає як базовий принцип вибору стратегії, а сам процес формування конкретної стратегії

зводиться до вибору однієї або декількох стратегічних альтернатив із певної їх множини. На основі сформульованої місії та мети (цілей) підприємства, а також даних зовнішнього і внутрішнього аналізу, формуються (розробляються) різноманітні можливі варіанти розвитку підприємства, тобто визначаються можливі шляхи досягнення цілей при реалізації виявлених можливостей. Ці варіанти охоплюють різноманітні погляди на дане підприємство і утворюють стратегічні альтернативи його діяльності в майбутньому.

Стратегічні альтернативи — це набір різних варіантів стратегій, які дають змогу підприємству досягти цілей, в межах вибраного напряму й обмежень на використання ресурсів.

Таким чином, основний сценарій розвитку будівельного потенціалу визначається типом глобальної стратегії розвитку. Можна стверджувати, що глобальні стратегії відображають стратегічні цілі і тому, їх визначення слід вважати першим етапом розробки стратегії розвитку.

Процеси розробки стратегій широко висвітлені у науковій літературі [11-13], але вчені по-різному представляють структуру та зміст цього процесу, що обумовлено багатогранністю економічної дійсності та постійним удосконаленням теоретичних та методичних положень щодо розробки стратегії. І. Ансофф [11] виділяє наступну групу ключових рішень при формулюванні стратегії: внутрішня оцінка фірми; оцінка зовнішніх можливостей; формулювання мети і вибір задач; рішення про портфельну стратегію; конкурентна стратегія; створення альтернативних проектів, їх відбір і реалізація. За М. Месконом [12] процес формування стратегії складається з дев'яти кроків. Це: вироблення місії і мети організації; оцінка і аналіз зовнішнього середовища; управлінське обстеження сильних і слабих сторін; аналіз і вибір стратегічних альтернатив; реалізація і оцінка стратегії. С. Вугон і Т. Хорн розглядають процес стратегічного планування в контексті трьох етапів [13]: 1) стратегічний аналіз, що складається з: аналізу зовнішнього і внутрішнього середовища і їх сукупної оцінки; 2) вибору стратегічного напряму, що включає: прогнозування; визначення місії і мети; і виявлення стратегічних «розбіжностей» між прогнозами і метою; 3) реалізації стратегії, що передбачає: розгляд альтернативних варіантів стратегії; аналіз кожного варіанту на конкурентоспроможність, сумісність, здійснимість, ризик та інше. Таким чином, хоча в наш час і сформовано різні підходи щодо сутності та послідовності розробки стратегії, проте є загальні риси, які відмічають фахівці в галузі стратегічного управління. Так весь процес стратегічного

управління можна умовно розбити на три основні етапи: стратегічний аналіз, розробка стратегії, реалізація стратегії. Всі ці елементи взаємозв'язані в єдиному контурі.

На наш погляд, цілком відповідає основним положенням щодо розробки стратегії та є можливим у використанні підхід У. Кінга і Д. Клланда [14], згідно якого розробка стратегії являє собою процес визначення цілей організації і їх змін, ресурсів, необхідних для їх досягнень, і політики, спрямованої на придбання і використання цих ресурсів. За думкою цих вчених, процес стратегічного планування складається з декількох етапів, послідовність виконання яких наведена на рис. 1.

Такий підхід доцільно застосувати при розробці стратегії розвитку будівельного

потенціалу підприємств залізничної галузі. При цьому з позицій методичного забезпечення потребують подальшого розкриття етапи стратегічного планування, і в першу чергу, це стосується формування стратегічних альтернатив.

Визначення стратегічних альтернатив розвитку відбувається шляхом співвідношення позицій та генеральних стратегій розвитку (рис. 2).

Установка на мінімізацію ризиків в межах стратегії спеціалізації обумовлена низькою загальною ефективність та наявністю багаточисленних проблем, вирішення яких є доволі складним для підприємства. Зменшення ризику відбувається при зосередженні на існуючих видах діяльності, причому основна увага концентрується на їх найбільш стабільній складовій.

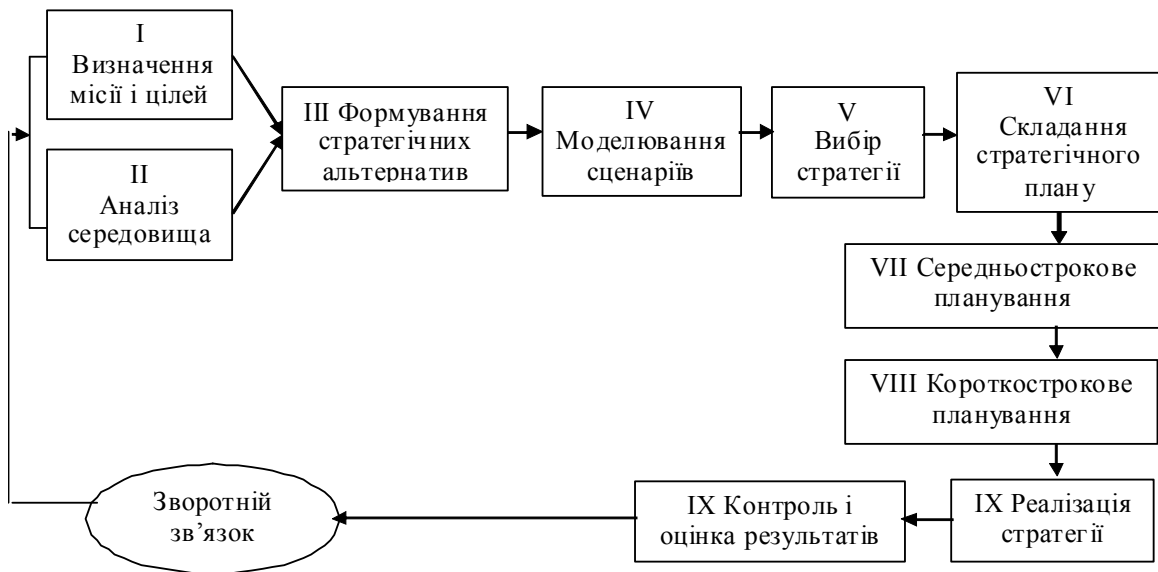


Рис. 1. Процес стратегічного планування [14]

Тип базової стратегії

Квазіінтеграційна

Інтеграційна

Концентрації

Спеціалізації

Реформування діяльності на основі розвитку інтеграційних процесів та бізнес-комунікацій	Вихід на нові масштаби діяльності	Закріплення статусу лідера, вихід на глобальний масштаб
Реорганізація та розвиток співпраці	Розвиток ринку	Утвердження переваг на нових ринках
Нарощування компетенцій	Вибіркова експансія на галузевому ринку	Повна експансія на галузевому ринку
Мінімізація ризику	Підвищення якості	Підвищення результативності
Захисту	Наступу	Утвердження
Позиція у бізнес-середовищі		

Рис. 2. Матриця стратегічного вибору (авторська розробка)

При переході на позицію наступу підвищення якості, у такому випадку необхідно, в першу чергу, направити зусилля на збільшуються можливості щодо закріплення

існуючих позицій. Бізнес залишається у межах того ж сегменту ринку, на якому існував і раніше.

Закріплення позицій на цьому ж сегменті відбувається при зростанні загальної результативності, яка забезпечується комплексом заходів щодо зниження витрат та їх оптимізації, підвищенням якості продукції та позитивною динамікою як внутрішніх, так і зовнішніх соціально-економічних ефектів, що підвищує лояльність споживачів.

Обрання стратегії концентрації полягає у розповсюдженні діяльності на типовому для бізнесу сегменті ринку, тобто у можливості реалізовувати будівництво на інших підприємствах залізничної галузі, що можливо на першому етапі за рахунок нарощення компетенцій.

При позиції наступу метою є вибіркова експансія. В секторі виборча експансія організації на ринку динаміка розвитку галузі і кон'юнктури ринку дають певні підстави для оптимізму, тобто є перспектива прориву в лідируючу групу компаній в даному виді бізнесу. Проте, дії в цьому напрямі вимагають надзвичайної обережності, оскільки при негативних змінах в характері ринкових і галузевих умов проведені інвестиції можуть виявитися втратами, що поставить організацію в дуже складне положення. Тут організації рекомендується концентрація інвестицій для забезпечення розширення бізнесу тільки в тих сегментах ринку, де норма прибутку відповідна, а ризик мінімальний.

Повна експансія направлена на зайняття лідерських позицій на існуючому сегменті ринку.

При низькій результативності та цінності бізнесу при бажанні зайняти більш високі позиції існує необхідність реорганізації бізнесу та налагодження співпраці.

В секторі розвиток ринку організація повинна серйозно задуматися про те, щоб привести мікро- і макроумови свого бізнесу в однозначну відповідність з потенціалом свого ринку і своїм положенням в галузі.

Установка на затвердження переваги організації в даному виді бізнесу розглядається організацією, коли вона має чудові мікро- і макроумови для ведення свого бізнесу. Проте, ринкові і галузеві умови такого бізнесу несприятливі. Несприятливі ринкові умови можуть бути зв'язаний з тим, що організація ще не отримала достатню частку або втратила її істотну частину. Це може бути зв'язано і з тим, що сегмент ринку, обслуговуваний організацією, все ще не сформувався, або, навпаки, розмивається і зникає. Несприятливі галузеві умови можуть бути обумовлений і сильною конкуренцією, і сильним тиском з боку постачальників і споживачів, і загрозою витіснення продукту заміниками. Частіше за все це характерний для галузей, де

достатньо низки стартові бар'єри бізнесу. Тому знаходження організації в даному секторі націлює її на протидію конкуренції і збільшення своєї норми прибутку через збільшення продуктивності. Необхідні внутрішні умови і зовнішні передумови для цього існують.

Захисна позиція при виході на квазіінтеграційний рівень свідчить про необхідність реформування діяльності, створення більш сприятливих умов для інтегрування у зовнішнє середовище.

Сектор «вихід на нові масштаби діяльності» обирається при існуванні сприятливих умов функціонування на нових ринках та при наявності достатніх для цього масштабів діяльності, конкурентних переваг.

Стратегія захист лідерства обирається коли у підприємства є чудові мікро- і макроумови бізнесу, рівно як і положення на ринку і в галузі. Тут підприємство грає головну роль в даному виді бізнесу. Головною задачею організації в такій позиції є концентрація всіх зусиль на утримання своєї переваги. Це вимагає певних дій в захист ринку і галузі від конкурентів, а також інвестицій в свій власний розвиток для підтримки необхідної структури прибутку.

Висновки. Таким чином, в статті удосконалено трактування сутності поняття «стратегія розвитку», запропоновано стратегічні альтернативи розвитку та виокремлено чотири типи генеральних стратегій розвитку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Виханский О.С. Стратегическое управление: учебник / О.С. Виханский. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Гардарики, 1999. – 296 с.
2. Круглов М.И. Стратегическое управление компанией: учебник для вузов / М.И. Круглов. – М.: Русская Деловая Литература, 1998. – 768 с.
3. Никишин С.Н. Внешняя среда экономических систем / С.Н. Никишин. – СПб.: Изд-во «Два-Три», 1994. – 99 с.
4. Тридід О. М. Організаційно-економічний механізм стратегічного розвитку підприємства: монографія / О.М. Тридід. – Харків: Вид. ХДЕУ, 2002. – 364 с.
5. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - № 26. – С. 13-18.
6. Кірдіна О.Г. Необхідність науково-виробничої інтеграції як форми реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України / О. Г.

Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. - № 10. - С. 183-194.

7. Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 25. – С. 62-65.

8. Чебанова Н.В. Собівартість пасажирських залізничних перевезень: проблеми визначення та напрями вдосконалення / Н.В. Чебанова // Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С 147-151.

9. Якименко Н. В. Транспортно-логістична система як основа підвищення темпів економічного зростання в Україні / Н.В. Якименко // Зб. наук. праць Київ. держ. екон.-технол. ун-ту транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. - №. 18, ч.2. – С. 21-25.

10. Забелин П.В. Основы стратегического управления: учеб. пособ. / П.В. Забелин, Н.К. Моисеева. - М.: Информ.-внедренч. центр "Маркетинг", 1998. - 195 с.

11. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф: сокр. пер. с англ./науч. ред. и авт. предисл. Л.И.Евченко.- М.: Экономика, 1989. – 519 с.

12. Мескон М.Х. Основы менеджмента./ Маскон М., Альберт М., Хедоури Ф. — М.: Дело, 1994. — 680 с.

13. Коробейников О.П., Колесов В.Ю. Стратегическое поведение: от разработки до реализации // Менеджмент в России и за рубежом. 2002. №3. с. 88 – 129.

14. Кинг У. Стратегическое планирование и хозяйственная политика/ У.°Кинг, Д. Клиланд; пер. с англ. - М.: Прогресс, 1982. - 399 с.

Аннотація. Раскрыто этапы разработки стратегии развития строительного потенциала железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: потенциал, стратегия, развитие, механизм, матрица выбора.

Summary. Disclosed stages of development strategy of building potential of rail transport.

Keywords: potential, strategy, development, mechanism, matrix selection.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК [005.6:331.108]:658

РЕЗЕРВИ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

Швець Л.В., викладач (ХНЕУ)

У статті розглянута основна класифікація резервів підвищення якості трудового потенціалу промислового підприємства, проведена оцінка резервів по кожній з функцій управління та по якісним складовим трудового потенціалу, встановлено основні резерви підвищення якості трудового потенціалу промислового підприємства.

Ключові слова: трудовий потенціал промислового підприємства, якість трудового потенціалу, резерви трудового потенціалу, функції управління, управління якістю трудового потенціалу.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. В сучасних економічних умовах промислові підприємства потребують посилення інтеграції промислового виробництва з наукою, підвищення вимог до професійно-освітнього рівня зайнятих у ньому працівників, орієнтації на фактори економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності

зниження конкурентоспроможності промислових підприємств, про що свідчать статистичні дані та результати досліджень вчених-економістів, дозволяє зробити висновок про те, що поза полем зору виявляються найбільш значущі

аспекти її забезпечення. Одним з таких аспектів є формування якості трудового потенціалу і дієве управління цією якістю. Управління якістю трудового потенціалу промислового підприємства є однією з найважливіших завдань економічної науки, а дослідження в даній області набувають високу актуальність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Дослідження різносторонніх аспектів проблеми формування, реалізації, оцінки та управління якісних характеристик трудового потенціалу підприємства присвятили свої роботи багато вітчизняних і зарубіжних вчених