

- від додаткової зайнятості власних громадян 4,4%.

Оцінка ефектів від згладжування наслідків демографічних хвиль, мультикультурного середовища, а також можливих ефектів повернення у статті не розглядалися, оскільки вимагають подальших цілових досліджень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Гриненко А.М. Освітня міграція як ціннісний орієнтир соціальної згуртованості українського суспільства [Текст] / А.М. Гриненко // Управління розвитком. – 2010. – Харків : ХНЕУ, № 3. – С. 6–7.
2. Журавський В.С. Болонський процес: головні принципи входу в Європейський простір вищої освіти [Текст] / В.С. Журавський, М.З. Згуровський. – К. : Політехніка, 2003. – 200 с.
3. Кратт О.А. Ринок послуг вищої освіти: методологічні основи дослідження кон'юнктури: монографія [Текст] / О.А. Кратт. – Донецьк : ООО «Юго-Восток, Лтд», 2003. – 360 с.
4. Куценко В.І. Освітня міграція: соціально-економічні та професійні аспекти [Текст] / В.І. Куценко, Н.П. Руденко // Регіональна економіка. – 2010. – № 1. – С. 123–131.
5. Курій Л.О. Інтернаціоналізація вищої освіти як засіб формування людського потенціалу в контексті міжнародних міграційних процесів [Текст] // Стратегія розвитку України у глобальному середовищі / Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції 17-19 листопада 2010 р. – Сімферополь : ВіТро-Принт, 2010. – С. 269–273.
6. Семів Л.К. Освітня міграція в Україні: особливості, оцінка, політика регулювання [Текст] // Економіка і управління № 4. – 2011. – С. 33–38.
7. Філатов В.М. Специфічні ознаки освітньої міграції та її місце в структурі міграційних потоків. // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка» [Електронний ресурс] / В.М. Філатов, Я.В. Ромашова – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2785>.
8. Мельник С.В. Концепція формування системи експортування освітніх послуг України на період 2011-2020 рр. [Електронний ресурс] / С.В. Мельник, В.Д. Матросов – Режим доступу : <http://www.lir.lg.ua/docs/kadri/formi.doc>.
9. Градиловский С.Н. К методике расчета экономической эффективности образовательной миграции. [Електронний ресурс] / С.Н. Градиловский – Режим доступу : <http://www.archipelag.ru/authors/gradirovsky/?library=2760>.
10. Шафінська О.С. Соціально-педагогічні проблеми трудової зайнятості студентів денної форми навчання [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://intkonf.org/shafinska-os-sotsialno-pedagogichni-problemi-trudovoyi-zaynyatosti-studentiv-dennoyi-formi-navchannya/>.

УДК 519.711:(656.029.4 + 656.078.1)

Парубець О.М.

*кандидат економічних наук, доцент,
докторант кафедри економіки
Національного авіаційного університету*

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ МЕРЕЖЕВОЇ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В СФЕРІ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті проведено аналіз розподілу вантажоперевезень в розрізі підприємств різних видів транспорту, виявлено основні системні проблеми, що виникають при обслуговуванні вантажопотоків. Для вирішення існуючих проблем запропоновано напрямки розвитку мережової взаємодії транспортних підприємств, практичне впровадження яких дасть змогу поліпшити якість транспортного обслуговування вантажовласників і вантажоотримувачів, зменшити транспортну складову вартості продукції, робіт і послуг, ліквідувати зайвих посередників при здійсненні процесу перевезень, мінімізувати паперовий документообіг, оптимізувати транспортний процес та перейти від конкуренції до партнерської співпраці.

Ключові слова: мережева взаємодія, обсяг вантажних перевезень, розвиток, підприємства транспорту, партнерство

Парубець Е.Н. ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

В статье проведен анализ распределения грузоперевозок в разрезе предприятий различных видов транспорта, выявлены основные системные проблемы, возникающие при обслуживании грузопотоков. Для решения существующих проблем предложены направления развития сетевого взаимодействия транспортных предприятий, практическое внедрение которых позволит улучшить качество транспортного обслуживания грузовладельцев и грузополучателей, уменьшить транспортную составляющую стоимости продукции, работ и услуг, ликвидировать лишних посредников при осуществлении процесса перевозок, минимизировать бумажный документооборот, оптимизировать транспортный процесс и перейти от конкуренции к партнерскому сотрудничеству.

Ключевые слова: сетевое взаимодействие, объем грузовых перевозок, развитие, предприятия транспорта, партнерство.

Parubets O.M. THE PROBLEMS FORMING AND DEVELOPMENT OF NETWORK CO-OPERATION TRANSPORT ENTERPRISES IN THE FIELD OF CARRIAGE OF GOODS

The analysis of distributing of carriage of Goods is conducted of enterprises of different types of transport, basic system problems, arising up at maintenance of traffics of goods, are exposed in the article. The directions of development network co-operation of transport enterprises for the decision of existent problems are offered. Their practical introduction will allow to improve quality transport maintenance of owners goods and consignees, decrease a transport constituent of cost of products, works and services, to liquidate superfluous mediators during realization of process of transportations, to minimize paper, optimize a transport process and pass from a competition to the partner collaboration.

Keywords: network co-operation, volume of freight transportations, development, enterprises of transport, partnership

Постановка проблеми. Системоутворююча роль транспорту передбачає взаємозв'язок його функціонування зі стратегією економічного розвитку держави та обслуговуючих галузей економіки.

У статті 1 Закону України «Про транспорт» зазначається, що «транспорт є однією з найважливі-

ших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Трансформаційні процеси, що відбуваються в сучасному світі, позначаються на зміні вимог вантажовласників і вантажоотримувачів транспорт-

них послуг до рівня якості, своєчасності та комплексності транспортного обслуговування. В таких умовах надання споживачам традиційних транспортних послуг вже є недостатнім і потребує їх диверсифікації, взаємодоповнення та взаємозаміщення, чого можливо досягти завдяки розвитку мережових форм взаємодії підприємств різних видів транспорту.

Мережева форма розбудови транспортно-економічних взаємовідносин підприємств транспорту передбачає їх тісну співпрацю між собою, вантажовласниками, вантажоотримувачами, а також іншими учасниками транспортного процесу з метою швидкого та якісного реагування на задоволення платоспроможного попиту на вантажоперевезення.

Особливої актуальності питання вдосконалення форм взаємодії підприємств різних видів транспорту набувають в зв'язку з розвитком євроінтеграційних процесів, що передбачають необхідність впровадження європейських стандартів якості надання транспортних послуг.

При цьому мережева взаємодія підприємств транспорту буде сприяти укріпленню інтеграційних зв'язків між ними та суб'єктами інших галузей економіки на різних рівнях.

Аналіз останніх публікацій. Теоретико-практичні засади формування та розвитку взаємодії суміжних видів транспорту при здійсненні вантажоперевезень стали предметом дослідження багатьох національних і закордонних вчених та знайшли відображення в наукових працях О.С. Балалаєва [2], В.М. Гурнака [3], В.Л. Дикана [4], В.О. Персіанова [5], М.В. Правдіна [6], Є.М. Сича [7], Ю.М. Цветова [8], В.Г. Шинкаренка [9] та ін.

Існуючі наукові дослідження, в основному, присвячені розгляду таких форм взаємодії транспортних підприємств, як економічна, правова, організаційна, інформаційна, технічна, технологічна. Однак в умовах посилення глобалізаційних процесів, які передбачають необхідність укрупнення суб'єктів транспортної діяльності, питання розвитку їх мережової взаємодії набувають особливої актуальності.

Мета статті полягає в дослідженні проблем транспортних підприємств в процесі здійснення вантажоперевезень та обґрунтуванні можливості їх подальшого розвитку на основі застосування мережових форм взаємодії.

Виклад основного матеріалу. Складна фінансово-економічна ситуація, що склалася в країні, негативно позначається на діяльності суб'єктів господарювання різних сфер економіки, які є основними споживачами транспортних послуг і робіт та, як наслідок, призводить до зменшення товарних потоків та зниження обсягів вантажоперевезень.

Залежність діяльності транспортних підприємств від показників соціально-економічного розвитку, фінансово-економічної та політичної ситуації в державі потребує розробки відповідних механізмів пристосування до змін, що відбуваються у внутрішній і зовнішній торгівлі продукцією і послугами. З цієї метою необхідно перейти до конструктивного діалогу в напрямку активізації мережової взаємодії підприємств-перевізників між собою та іншими економічними агентами в процесі здійснення вантажоперевезень.

Аналіз обсягу вантажоперевезень в розрізі підприємств транспорту [1] наведено в таблиці 1.

Як видно з наведених в таблиці 1 даних, обсяг перевезень вантажів підприємствами транспорту в 2012 р. не досяг рівня передкризового 2008 р. Виняток складають тільки підприємства авіаційного транспорту, де обсяг перевезень залишається майже незмінним по рокам періоду, що аналізується.

За 2012 р. підприємствами транспорту перевезено 772,8 млн т вантажів, що складає 87 та 96% від рівня 2008 і 2011 рр. відповідно.

Найбільшу питому вагу в перевезенні вантажів займають автомобільний і залізничний транспорт. У загальній структурі обсягу вантажних перевезень частка автомобільного транспорту за підсумками 2012 р. складала 68, залізничного 25%. У розрізі підприємств транспорту статистика дещо інша.

У 2012 р. автомобільний транспорт, як власний, так і орендований, експлуатували 83,6 тис. підприємств та їхні відокремлені підрозділи, якими було перевезено 1206,0 млрд т вантажів, що на 1 % більше в порівнянні з 2011 роком [1].

При цьому треба зазначити, що частка автотранспортних підприємств в загальному обсязі перевезень по рокам періоду, що аналізується, коливається від 11% в 2008 р. до 10% в 2012 р. і залишається стабільно низькою, що демонстративно ілюструють показники, наведені на рисунку 1.



Рис. 1. Обсяги перевезень вантажів підприємствами автомобільного транспорту

Таблиця 1

Перевезення вантажів підприємствами транспорту України, млн т

Види транспортних підприємств	Роки				
	2008	2009	2010	2011	2012
Всього (з врахуванням трубопровідного транспорту), у тому числі	891,8	695,7	755,3	811,7	772,8
Автопідприємства (з урахуванням перевезень фізичних осіб-підприємців), в тому числі	186,6	140,0	158,2	178,3	179,0
Автопідприємства (без урахування перевезень фізичних осіб-підприємців)	131,0	87,0	99,0	118,0	122,0
Підприємства авіаційного транспорту	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Залізниці	499,0	391,0	433,0	469,0	457,0
Підприємства морського транспорту	8,0	5,0	4,0	4,0	4,0
Підприємства річкового транспорту	11,0	5,0	7,0	6,0	4,0

Основними конкурентами на ринку вантажних автоперевезень для підприємств автотранспорту є фізичні особи – підприємці, які перетягують на себе значну частку вантажів. Так, за підсумками 2012 р. ними було перевезено 57 млн т вантажу, що складає майже 47% від обсягу вантажоперевезень, здійснених автопідприємствами.

Аналіз вищенаведених даних засвідчує переважну роль автомобільного транспорту в перевезеннях різного роду вантажів та низький ступінь залучення автотранспортних підприємств до даних процесів.

У ситуації, що склалася на ринку автомобільних вантажних перевезень, необхідно кардинально реформувати систему взаємозв'язків підприємств-перевізників і споживачів транспортних послуг шляхом створення умов для відмови останніх від несприятливих їм операцій та передачі останніх на умови аутсорсингу автотранспортним підприємствам, що дозволить суттєво знизити витрати та ризики.

Найбільша частка, а саме 60% в обсязі перевезень вантажів, здійснених підприємствами транспорту в 2012 р., припадало на залізницю. Для прикладу, в країнах ЄС доля залізниць в здійсненні вантажоперевезень складає не більше 10–12%. Відправлення вантажів в Україні здійснюють 6 залізниць. Зростання обсягів відправлення вантажів за звітний рік відбулося на Південній залізниці – на 5,4, Південно-Західній – на 5,3%; зниження на Придніпровській залізниці на 1,0, Львівській – на 4,2, Одеській – на 4,7, Донецькій – на 6,8% [1].

У розрізі товарних груп залізниця збільшила відправлення зерна та продуктів перемелу у 1,6 рази, коксу – на 2,3%, на фоні зниження обсягу відправлення інших вантажів, а саме будівельних матеріалів на 0,2, кам'яного вугілля – на 1,6, хімічних і мінеральних добрив – на 2,7, залізної та марганцевої руди – на 3,9, чорних металів – на 7,0, цементу – на 10,9, лісових вантажів – на 11,0, брухту чорних металів – на 26,9, нафти і нафтопродуктів – на 34,2% [1].

Основними конкурентами, що перетягують на себе вантажопотік залізниці, є підприємства автомобільного, морського та річкового транспорту, які при створенні сприятливих умов для розвитку мережевої взаємодії можуть стати надійними партнерами в сфері транспортно-економічної співпраці з підприємствами-споживачами.

Підприємствами водного транспорту за 2012 р. перевезено вантажів в обсязі 7,8 млн. т, що складає 78,6% від рівня 2011 р. При цьому закордонні перевезення вантажів водним транспортом склали 73,7% від обсягів 2011 р. [1].

Авіапідприємствами за звітний рік було перевезено 114,9

тис. т вантажів, що на 24,7% більше в порівнянні з 2011 р. [1]. Незважаючи на це, частка авіатранспорту в перевезеннях вантажів залишається низькою.

Система транспортно-економічних взаємозв'язків транспортних підприємств в процесі перевезення вантажів наведена на рисунку 2.

Перевезення вантажів суміжними видами транспорту не можуть бути здійснені без вузлів взаємодії, тобто пунктів навантаження, розвантаження, передачі, перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший.

В умовах перетягування окремих видів вантажів підприємствами різних видів транспорту посилюється конкурентна боротьба між ними, яка спонукає останніх до вдосконалення процесу перевезень та більш тісної співпраці з вантажовласниками та вантажоотримувачами.

Перехід підприємств-споживачів транспортних послуг з одного на інший вид транспорту пов'язаний з вартістю перевезень вантажу, швидкістю його доставки, часом на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт, обробку і підготовку вантажу до транспортування, зменшенням ризиків ушкодження і втрати вантажу в дорозі, наявністю інформаційних систем відстеження місцезнаходження, температурного режиму зберігання вантажів тощо.

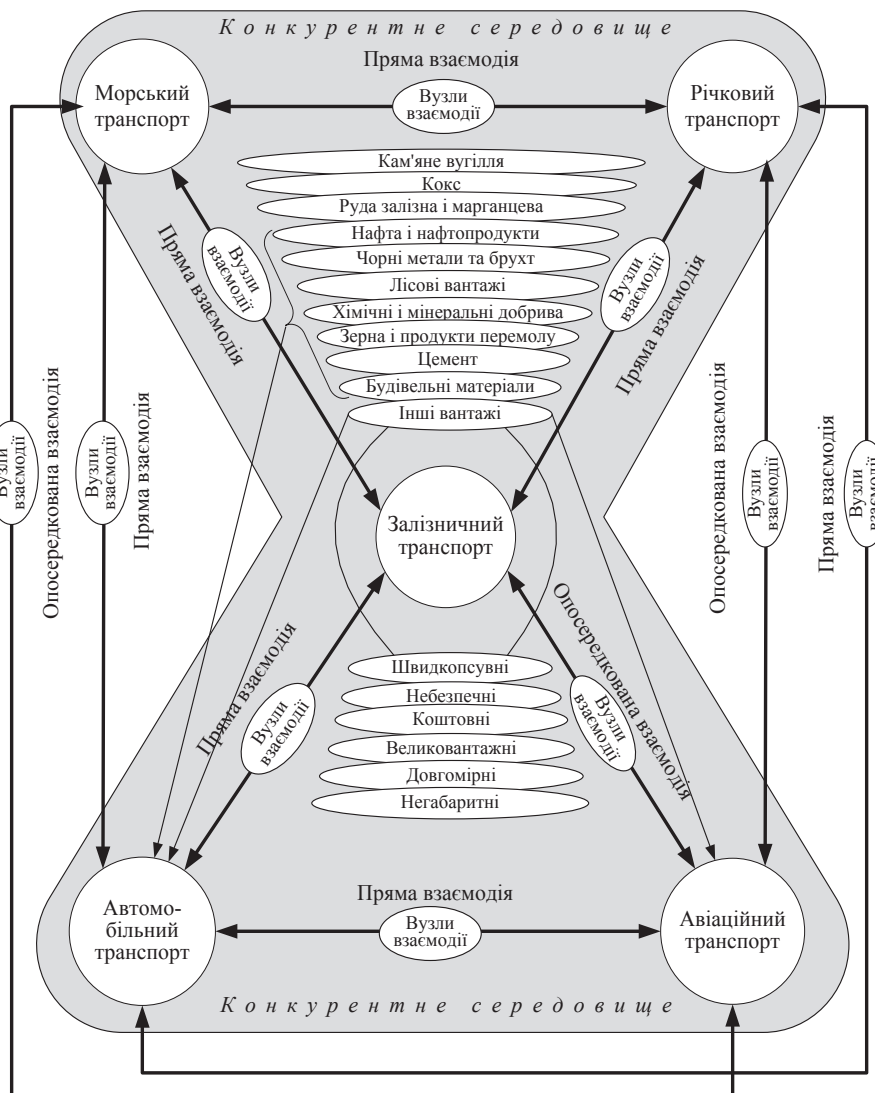


Рис. 2. Взаємодія підприємств транспорту в процесі здійснення вантажних перевезень

Порушення підприємствами транспорту умов транспортування вантажів призводить до збільшення виробничих витрат споживачів таких послуг, негативно позначається на фінансових результатах їх діяльності. Великі суми коштів підприємства витрачають на створення виробничих запасів, в зв'язку з чим зростають витрати, пов'язані з їх складуванням та вивільняються значні суми коштів з обороту.

Все це в сукупності негативно позначається на іміджі транспортних підприємств та призводить до зменшення обсягів вантажоперевезень, збільшення недовіри з боку споживачів транспортних послуг та наносить суттєвий збиток для всієї економічної системи.

Загальними проблемами, що виникають при обслуговуванні вантажопотоків у підприємств різних видів транспорту, є: високий ступінь зношення транспортних засобів; невідповідність якості транспортних послуг, що надаються, міжнародним стандартам; низький рівень застосування схеми доставки вантажів «від дверей до дверей»; недовантаження або перевантаження транспортних засобів; відставання з впровадженням новітніх технологій; неузгодженість взаємодії з суміжними видами транспорту; наявність великої кількості адміністративних, митних, технічних, санітарних обмежень; складність отримання документів дозвільного характеру; брак кваліфікованих кадрів; недостатній рівень розвитку транспортної, логістичної, інформаційної інфраструктури; зростання цін на енергоносії та ін.

У розрізі окремих транспортних підприємств та товарної номенклатури вантажів, що ними перевозяться, можна виділити наступні основні проблеми:

- автомобільний транспорт – холості пробіги транспортних засобів; обмеження на рух великогабаритного автотранспорту; наявність нелегальних приватних перевізників, що перетягують на себе значну частку вантажопотоку;

- залізничний транспорт – дефіцит спеціалізованих вагонів; обмежена можливість застосування вагонів підвищеної вантажопідйомності; невиробничі простой вагонів під навантаженням і розвантаженням; неможливість забезпечення виконання заявок на подачу вагонів за умови «сьогодні – на сьогодні» в періоди збільшення сезонного попиту на перевезення; ризик втрати експортно-імпорتنних перевезень в окремих напрямках, зокрема із-за несумісності рухомого складу і ширини колії; перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних; невідповідність залізничних тарифів на вантажоперевезення економічним реаліям;

- водний транспорт – зростання витрат на перевалочні роботи і, як правило, високі тарифи на перевалку вантажів; перевантаженість терміналів; простой плавзасобів; незадовільний технічний стан значної кількості причалів та їх експлуатація з обмеженими технологічними навантаженнями; тривалий час доставки вантажів; сезонний характер роботи;

- авіаційний транспорт – обмежена маршрутна мережа; зростання аеропортових зборів; витрачання значного часу на підготовку літаків до здійснення вантажоперевезень, зростання конкуренції з боку міжнародних авіаперевізників; високі витрати на паливо тощо.

При взаємодії різних видів транспорту між собою найчастіше виникають проблеми, пов'язані з простоями транспортних засобів по-причині неузгодженості роботи підприємств перевізників з портовиками; невідповідністю графіків прибуття вантажів в порти з графіком приходу морських або річкових судів; різ-

ницею в вантажопідйомності судів в порівнянні з іншими транспортними засобами та ін.

Якщо розглядати можливості мережевої взаємодії вищезазначених підприємств, то основною проблемою на шляху її розвитку є відсутність єдиного інформаційного поля взаємодії між підприємствами різних видів транспорту, що виступає суттєвим гальмуючим фактором при їх об'єднанні в різні мережі транспорту та мережеві транспортні структури.

Враховуючи це, серед основних напрямків розвитку мережевої взаємодії підприємств різних видів транспорту можна виділити наступні :

- моніторинг виявлення тіньових схем маршрутів та тіньового потоку капіталу при здійсненні вантажоперевезень; вартості та часу здійснення перевантаження або перевалки вантажів; обсягів перевезень нелегальними приватними перевізниками; інтересів підприємств-перевізників, вантажовласників, вантажоотримувачів та інших учасників транспортного процесу; вузьких місць при взаємодії підприємств транспорту; передумов та можливостей входження підприємств-перевізників до складу мереж транспорту та мережевих структур;

- моделювання оптимальних умов взаємодії підприємств суміжних видів транспорту шляхом ідентифікації планів вантажоперевезень між різними перевізниками; узгодження параметрів рухомого складу; уніфікації порядку планування номенклатури вантажів, параметрів рухомого складу; включення інфраструктурної складової до вартості перевезень;

- застосування інформаційно-комунікаційних, транспортно-логістичних технологій; сумісне використання мережевих ресурсів, злиття транспортних, експедиторських підприємств, стивідорних, агентських, логістичних компаній тощо з метою усунення зайвих посередників в процесі транспортування вантажів; створення мережі транспортних супермаркетів, інформаційно-ресурсних, транспортно-розподільчих, транспортно-логістичних центрів для залучення та якісного обслуговування внутрішніх і зовнішніх вантажопотоків.

Висновки. Розвиток мережевих взаємовідносин між підприємствами транспорту призведе до трансформації відносин, що склалися на ринку транспортних послуг і дасть змогу поліпшити якість транспортного обслуговування вантажовласників і вантажоотримувачів, зменшити транспортну складову вартості продукції, робіт і послуг, ліквідувати зайвих посередників при здійсненні процесу перевезень, мінімізувати паперовий документообіг, оптимізувати транспортний процес та перейти від конкуренції до партнерської співпраці.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Балалаев А.С. Организационно-технологические проблемы взаимодействия железнодорожного и морского транспорта и направления их решения / А.С. Балалаев // Транспорт Урала. – 2009. – № 3. – С. 11–15.
3. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона : О взаимодействии различных видов транспорта и отраслей народного хозяйства в УССР / В.Н. Гурнак. – М. : Знание, 1985. – 64 с.
4. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. – 2006. – № 13. – С. 13.
5. Персианов В.А. Смешанные железнодорожно-водные перевозки / В.А. Персианов, С.В. Милославская. – М. : Транспорт, 1998. – 231 с.

6. Правдин Н.В. Взаимодействие различных видов транспорта: (примеры и расчеты) / Н.В. Правдин, В.Я. Негрей, В.Л. Подкопаев. – Под ред. Н.В. Правдина. – М.: Транспорт, 1989. – 208 с.
7. Сич Є.М. Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн: монографія / Є.М. Сич, О.М. Парубець. – К.: Логос, 2012. – 218 с.
8. Цветов Ю.М. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Ю.М. Цветов, А.О. Един, М.В. Макаренко, Л.Н. Соколов, М.Ю. Цветов; ред.: Ю.М. Цветов; Ин-т (Центр) комплекс. трансп. проблем. – К., 2000. – 581 с.
9. Шинкаренко В.Г. Управление единой транспортной системой Украины // Вестник экономики транспорта и промышленности. – 2006. – № 14. – С. 26–28.

УДК 658: 657.6.012.16

Перевозова І.В.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри обліку і аудиту*

Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу

ВИКОРИСТАННЯ МАТЕМАТИЧНИХ МОДЕЛЕЙ В ПРОЦЕСІ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ В РАМКАХ СИСТЕМИ КОНТРОЛІНГУ ПІДПРИЄМСТВА

Розкрито аспекти використання математичних моделей в процесі економічної експертизи в рамках системи контролінгу підприємства. Моделі засновані на ідеї подібності поведінки системи (об'єкта управління) за деякими ознаками при визначеному впливі. В запропонованих моделях використано дуальність підходу: існування системи-оригіналу, щодо якої виникла потреба прийняття управлінського рішення, зумовлює існування моделі цієї системи як аналогу для прийняття управлінських рішень.

Ключові слова: економічна експертиза, контролінг, математична модель, підприємство, управління.

Перевозова И.В. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАТЕМАТИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ В ПРОЦЕССЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ В РАМКАХ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЛИНГА ПРЕДПРИЯТИЯ

Раскрыты аспекты использования математических моделей в процессе экономической экспертизы в рамках системы контроллинга предприятия. Модели основаны на идее сходства поведения системы (объекта управления) по некоторым признакам при определенном воздействии. В предложенных моделях использована дуальность подхода: существование системы-оригинала, по которой возникла необходимость принятия управленческого решения, предопределяет существование модели этой системы как аналога для принятия управленческих решений.

Ключевые слова: экономическая экспертиза, контроллинг, математическая модель, предприятие, управление.

Perevozova I.V. THE USAGE OF MATHEMATICAL MODELS IN THE PROCESS OF ECONOMIC EXPERTISE WITHIN THE ENTERPRISE CONTROLLING SYSTEM

Revealed the aspects of the usage of mathematical models in the process of economic expertise within the enterprise controlling system. The models are based on the idea of the system behavior similarity (control object) by some characteristics at a certain impact. In the proposed models the duality of the approach is used: the existence of the original system, in respect of which the management decision-making necessity has been arisen, predetermines the existence of this system model as an analogue for management decision-making.

Keywords: economic expertise, controlling, mathematical model, enterprise, management.

Постановка проблеми. Обмеженість вибору моделей управління, відсутність визначеної процедурної регламентації їх реалізації, вузький діапазон релевантної для прийняття рішення інформації, а також високий рівень уніфікації автоматизованих систем управління та суперечливий набір критеріїв оцінки об'єктів управління за ознакою «ефективність» зумовлюють існуючі підходи до прийняття управлінських рішень, а отже збільшують ризик прийняття неефективного та/або помилкового рішення. Для вирішення даних проблем найбільш дієвими до застосування є ідеї контролінгу, який в контексті управління визнається «системною концепцією інформаційно-аналітичного та методичного забезпечення процесів планування, контролю, аналізу та прийняття управлінських рішень з метою успішної реалізації цілей підприємства, що реалізується у стратегічному та оперативному форматі» [1].

З метою підвищення ефективності дії цієї системи відстоюється позиція включення в неї підсистеми економічної експертизи, яка б могла забезпечувати ситуаційну адекватність прийняття управлінських рішень суб'єктами господарювання для забезпечення реальної економічної самостійності, конкурентоспроможності й стабільного положення на ринку [2].

Розширення сфери застосування інституту спеціальних знань економічної експертизи має не тільки самостійне наукове значення, але й дозволяє створювати фахово обґрунтовані орієнтири як для вчених-економістів, так і для підприємців-практиків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Побудова дієвої системи контролінгу на підприємствах та проблеми інтеграції в нього управлінських функцій стали предметом досліджень зарубіжних вчених: Ю. Вебера, А. Дайле, Х.-Ю. Кюппера, Р. Манна, В. Ньюмана, Г. Піча, Т. Скоуна, Д. Хана, П. Хорвата, Х. Фольмута, Д. Шнейдера, І. Шрайога, Х. Штайнмана та ін. Серед вітчизняних вчених найбільший внесок в розвиток теоретико-практичних основ контролінгу внесли Т. Калайтан, О. Оліфіров, В. Петренко, С. Петренко, В. Прохорова, М. Пушкар, В. Ткаченко, Г. Шепітко, Г. Швиданенко, Ю. Яковлева та ін.

Питання розробки та удосконалення систем підтримки прийняття управлінських рішень на підприємстві, методів управління досліджували такі вітчизняні та зарубіжні вчені: Ю. Авдеев, М. Амосов, Е. Ван Дам, П. Бідюк, В. Глухов, В. Глушков, С. Даудов, В. Деннінг, Л. Коршевнюк, Т. Ламберт, С. Мортон, Дж. Нейман, С. Оптнер, Ю. Петруня,