

- Kryvoruchko, O. M. *Menedzhment yakosti na pidpriemstvakh avtomobilnoho transportu: teoriia, metodolohiia i praktyka* [Quality Management at the Enterprises of Motor Transport: Theory, Methodology and Practice]. Kharkiv: KhNADU, 2006.
- Mikheienko, K. S. "Upravlinnia biznes-protseamy pidpriemstva na osnovi zbalansovanoi systemy pokaznykiv" [Management of Business Processes of the Enterprise on the Basis of a Balanced System of Indicators]. *Innovatsiina ekonomika*, no. 6 (2013): 74-76.
- Parsiak, V. N. "Upravlinnia biznes-protseamy - instrument pidvyshchennia efektyvnosti orhanizatsii" [Business

- Process Management Is a Tool to Increase the Efficiency of Organizations]. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 7 (2011): 131-138.
- Taraniuk, L. M., and Zaporozhchenko, O. M. "Orhanizatsiini zasady provedennia reinzhynirynhu biznes-protseamy pidpriemstva" [Organizational Principles of Reengineering the Business Processes of the Enterprise]. *Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky*, no. 4 (2011): 122-133. https://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_15/L_M_Taranyuk_O_M_ZaporozhchenkoOrganizational_aspects_of_realization_of_reengineering_business_processes_of_enterprises.pdf

УДК 656.078.89
JEL: L21; L98; R49
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-12-300-306>

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

©2021 СЕМЕНЧУК Т. Б., ГУСАК О. А., НИКОЛАЙЧУК В. С.

УДК 656.078.89
JEL: L21; L98; R49

Семенчук Т. Б., Гусак О. А., Николайчук В. С. Теоретико-методичні основи вдосконалення механізму управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств

Метою статті є обґрунтування та розробка теоретико-методичних основ вдосконалення управління системою управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств. Визначено залежність розвитку транспортного підприємства від формування й освоєння конкурентної переваги цього підприємства. Сформовано визначення конкурентної переваги транспортного підприємства, а саме – наявність рентабельності роботи підприємства при використанні трудового потенціалу та освоєння наявних обсягів перевезень. Одним із найбільш актуальних завдань сучасного менеджменту є формування системи управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства та пошук сучасних і нових організаційно-економічних інструментів, які здатні забезпечити його економічний розвиток та ефективне функціонування на внутрішньому та зовнішньому ринках. Встановлено, що вирішення цього завдання залежить від ефективної системи управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства. Формування існуючої системи управління конкурентоспроможністю дозволило систематизувати проблемні ділянки управління конкурентоспроможністю більшості транспортних підприємств. Ці проблеми були систематизовані за функціональним призначенням в управлінні, а саме – в кожній із трьох систем: «планування та прогнозування»; «мотивація, організація та контроль»; «інформаційне забезпечення». У статті обґрунтовано практичну необхідність вдосконалення механізму для досягнення високої конкурентоспроможності транспортного підприємства.

Ключові слова: конкурентоспроможність, транспортне підприємство, механізм управління конкурентоспроможністю, система конкурентоспроможності транспортного підприємства.

Рис.: 3. **Бібл.:** 8.

Семенчук Тетяна Борисівна – кандидат економічних наук, доцент, виконуючий обов'язки завідувача кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: semenchuktb81@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7834-1655>

Гусак Ольга Анатоліївна – аспірантка кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: Okgagus81@gmail.com

Николайчук Віта Сергіївна – магістр кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: vita9593@ukr.net

UDC 656.078.89
JEL: L21; L98; R49

Semenchuk T. B., Husak O. A., Nikolaichuk V. S. The Theoretical and Methodological Bases for Improving the Mechanism of Management of Transport Enterprises Competitiveness

The article is aimed at substantiating and developing theoretical and methodological foundations for improving the management of the competitiveness management system of transport enterprises. The dependence of the development of the transport enterprise on the formation and mastering of the competitive advantage of this enterprise is determined. The definition of the competitive advantage of the transport enterprise is formed, namely, the availability of profitability of the enterprise when using labor potential and mastering the available volumes of transportation. One of the most relevant tasks of modern management is the formation of a system for managing the competitiveness of a transport enterprise and the search for modern and new organizational and economic instruments that can ensure its economic development and effective functioning in both the domestic and the foreign markets. It is specified that the solution

of this problem depends on an effective system for managing the competitiveness of a transport enterprise. The formation of the existing competitiveness management system allowed to systematize the problem areas of competitiveness management of most transport enterprises. These problems were systematized for functional purposes in management, namely, in terms of each of the three systems: «planning and forecasting»; «motivation, organization and control»; «informational provision». The article substantiates the practical need to improve the mechanism to achieve high competitiveness of the transport enterprise.

Keywords: competitiveness, transport enterprise, competitiveness management mechanism, competitiveness system of the transport enterprise.

Fig.: 3. **Bibl.:** 8.

Semenchuk Tetiana B. – PhD (Economics), Associate Professor, Acting Head of the Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: semenchyktb81@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7834-1655>

Husak Olga A. – Postgraduate Student of the Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: Okgagus81@gmail.com

Nikolaichuk Vita S. – Master of the Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: vita9593@ukr.net

Проблема управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства – складна та комплексна. Конкурентоспроможність українських транспортних підприємств на вітчизняних і світових транспортних ринках на даний момент є головною проблемою забезпечення економічного розвитку багатьох підприємств та економіки країни в цілому. Водночас, коли економіка України більше як на 50% залежить від експорту, на світовому ринку конкурентоспроможними визнано менше 1% українських товарів і послуг. Щодо вітчизняного транспортного ринку, то за якістю послуг ситуація теж недостатньо задовільна.

Основними чинниками посилення конкуренції між складовими транспортного процесу, а саме: виробниками транспортних послуг, є збільшення науково-технічного прогресу, залучення на постійній основі інвестицій, упровадження інновацій і динамічного розвитку сучасних інформаційних технологій.

На сьогоднішній день Україна перебуває в надзвичайно складному становищі економічного та політичного розвитку, що ще більше підсилює негативний вплив на розвиток сектора транспортного ринку.

Серед основних дослідників понять «управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства» та «конкурентоспроможність» слід відмітити досягнення таких авторів: Драган О. І. [1], Азов Г. А. і Челенков А. П. [2], Тарнавська Н. П. [3], Портер М. Є. [4], Янковий О. Г. [5], Дмитрів Д. В. зі співавторами [6]. У своїх роботах вчені, передусім, намагалися максимально конкретизувати визначення термінів, а також розробити методологію визначення рівня конкурентоспроможності на конкретних підприємствах.

Але необхідно зауважити, що, незважаючи на досить велику кількість різних досліджень науковців щодо конкурентоспроможності транспортних підприємств, її вивчення та практичне застосування залишається актуальним і відкритим питанням. Результати від його впровадження в роботу транспортного підприємства, з роками змінюється, тому виникає

необхідність змінювати, удосконалювати існуючі механізми, які формує сучасність.

Отже, дослідження науковців у даному напрямку потребують певного розвитку в частині вдосконалення механізму управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств.

Метою статті є обґрунтування та розробка теоретико-методичних основ удосконалення управління системою управління конкурентоспроможність транспортних підприємств. Для досягнення поставленої мети вирішено такі завдання:

- ✦ дослідження існуючих систем, механізмів і методів управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств;
- ✦ висвітлення системно-процесного підходу, визначення важливості його застосування на транспортному підприємстві;
- ✦ встановлення того, які переваги надає використання цих методів і як вони впливають на розвиток транспортного підприємства.

Підприємства, що функціонують в умовах високої конкуренції, забезпечують та ефективно використовують свою конкурентоспроможність, яка виконує одну із ключових ролей досягнення високих показників ефективності. Поняття «конкурентні переваги» підприємства було введено в науковий оборот М. Є. Портером [4] і є базовим в управлінні, і буде існувати по відношенню до підприємства до тих пір, поки воно утримує конкурентну перевагу над конкурентами ринку.

Конкурентна перевага характеризується ним як «продуктивність використання ресурсів», де критерієм є рентабельність виробництва. Конкурентні переваги існують тоді, коли підприємство може отримати рентабельність, яка вище середньої для даної галузі чи сегмента ринку. Отже, в нашому розумінні конкурентна перевага для транспортних підприємств – це наявність рентабельності роботи підприємства при використанні трудового потенціалу та освоєння на-

явних обсягів перевезень. Конкурентна перевага визначається набором характеристик, якостей товару чи послуги, які створюють перевагу над конкурентами для забезпечення ефективної роботи підприємства та його життєдіяльності. Такі переваги формуються у сфері управління підприємством.

Також конкурентоспроможність являє собою фактор чи комбінацію факторів, що робить діяльність підприємства більш успішною порівняно з конкурентами в конкурентному середовищі та не може бути легко повторена конкурентами. Це додаткова цінність, яка відсутня в конкурентів і впливає на вибір споживачів [4, с. 153]. Наприклад, у транспортній галузі такими факторами може бути не лише ціна перевезень (що, безперечно, є визначальним фактором), а й сукупність наданих послуг, специфічність клієнтської бази, якість і точність надання послуг тощо. Фундаментальний підхід до тих конкурентних переваг, які підприємство намагається отримати, визначається загальною стратегією конкуренції, вона є й основою для розуміння того, які дії необхідно здійснити в межах цього підходу в кожній функціональній сфері. Комплексне використання конкурентних переваг дозволяє отримати більший ефект діяльності при меншому використанні ресурсів. За основні базові стратегії було взято запропоновані М. Портером ще у 80-х роках минулого століття три стратегії для зміцнення конкурентоспроможності: лідерство щодо витрат, диференціацію та фокусування (на диференціації, на витратах), на які більшість сучасних науковців у своїх дослідженнях і спираються. Головною ознакою виділених стратегій щодо діяльності підприємства є наявність ексклюзивної цінності, що дозволяє вирізнити конкретне підприємство за унікальною ознакою з-поміж інших. Відмінності в основних стратегіях М. Є. Портера:

1. Лідерство щодо витрат:

- ✦ прагнення підприємства стати виробником із низькою собівартістю у своїй галузі;
- ✦ паритет чи наближення до основи диференціації;
- ✦ найчастіше досягається шляхом економії від масштабу;
- ✦ неприпустиме встановлення на ринку декількома компаніями даної стратегії.

2. Диференціація:

- ✦ унікальність у обраній галузі за конкретними показниками, що високо оцінюють споживачі;
- ✦ неможливість ігнорування витратної частини діяльності;
- ✦ сферами диференціації можуть бути: продукт, дистрибуція, маркетинг, продажі, сервісне обслуговування, імідж тощо.

3. Фокусування:

- ✦ високі доходи є можливими, поки галузь зберігає високі темпи зростання за наявного високого рівня інфляції;

- ✦ ризиковано для тих компаній, які досягли успіху в певній ніші та після цього перестали шукати можливість в інших сферах

Окрім стратегії, також велику роль відіграє достовірна оцінка можливостей транспортного підприємства, яка дозволяє управлінцям розробити та втілити в життя ефективну та якісну конкурентну стратегію, надає підґрунтя для визначення положення підприємства на ринку, зокрема транспортного. Саме цим пояснюються необхідність і важливість здійснення адекватного й об'єктивного оцінювання поточного рівня конкурентоспроможності транспортного підприємства.

Автори статті під оцінюванням рівня конкурентоспроможності транспортного підприємства розуміють поетапний процес, який починається із оцінювання транспортного ринку та конкурентного середовища підприємства, поступово переходячи до аналізу позиції підприємства серед конкурентів і закінчуючи оцінюванням самої послуги.

На думку Драган О. І. [7, с. 57], процедура оцінки конкурентоспроможності позитивним чином впливає на:

- ✦ розробку та впровадження заходів, спрямованих на їх нарощування;
- ✦ визначення партнерів для виконання сумісної роботи;
- ✦ розроблення плану захоплення нових ринкових ніш;
- ✦ впровадження інноваційно-інвестиційних заходів

Проводячи оцінку рівня конкурентоспроможності транспортного підприємства, важливо спочатку підібрати критерії, яким має відповідати обрана методика. Оцінювання конкурентоспроможності проводиться з використанням певного інструментарію, що включає в себе сукупність підходів і методів оцінки. Науковці пропонують багато методів оцінки конкурентоспроможності на рівні підприємства.

Аналіз літературних вітчизняних джерел дозволив зробити висновок, що переважна більшість науковців оцінюють конкурентоспроможність загалом і транспортних підприємств зокрема за допомогою класичного підходу, де сукупність методів поділяють за такими ознаками:

- ✦ спосіб відображення кінцевих результатів: графічні методи, математичні методи, логістичні методи;
- ✦ можливість розроблення управлінських рішень: одномоментні, стратегічні;
- ✦ спосіб оцінки: індикаторні, матричні.

Приклади методів оцінки за класифікацією, систематизовані та доповнені вітчизняними науковцями, за своєю суттю такі ж самі, але класифікаційні ознаки відрізняються.

Варто систематизувати наявні методи оцінки рівня конкурентоспроможності підприємства за такими групами: [7, с. 93]:

- ✦ методи визначення інтегрального показника;
- ✦ методи визначення конкурентоспроможності підприємства з використанням виключно експертних оцінок;
- ✦ графічні та матричні методи;
- ✦ методи, засновані на синтезі інтегрального показника з набору економічних показників;
- ✦ методи оцінки за одним підсумковим показником виробничо-господарської діяльності (прибуток або рівень рентабельності).

Методи оцінювання конкурентоспроможності підприємства різняться між собою як за способом проведення оцінки, так і за інтерпретацією вихідних результатів. Така різниця методів оцінки обумовлена цілями, які вкладаються в оцінку, а також кількістю підприємств-конкурентів, способом отримання інформації та її доступністю.

Тому для кожного окремого транспортного підприємства слід обирати той метод, який в даному випадку підходить найкраще. Важливо зазначити, що використання тільки одного методу оцінювання не може адекватно відобразити стан транспортного підприємства та його потенційні можливості. Для більш точної та об'єктивної оцінки слід комбінувати існуючі методи або використовувати комплексні методики. Такий підхід дозволяє оцінити реальний стан транспортного підприємства в конкретному середовищі та ранжувати його відносно конкурентів.

Загальна структура механізму управління конкурентоспроможністю будь-якого транспортного підприємства як наслідок оцінювання його рівня зводиться до стратегічного управління підприємством, має спрощений склад і включає взаємодію таких систем: прогнозування та планування; інформаційне забезпечення; мотивація та контроль (графічно це наведено на рис. 1).

На транспортному підприємстві функції цих систем забезпечуються роботою планово-фінансового відділу, відділу маркетингу, відділу продажу під

керівництвом фінансового директора та директора підприємства.

Функціонування основних систем управління конкурентоспроможністю відбувається таким чином:

- ✦ система «планування та прогнозування» реалізується за допомогою комплексу завдань і цілей, стратегій, програм і планів;
- ✦ система «мотивації, організації та контролю» реалізується шляхом комплексу підготовки і використання кадрів, економічного стимулювання, санкцій та відповідного контролю;
- ✦ система «інформаційного забезпечення» спрямована на збір, накопичення, збереження й аналіз інформації.

Щодо мотиваційної системи, то можна сказати, що вона спрямована на підвищення продуктивності праці та на раціональне використання виробничих ресурсів, а також на досягнення успіхів в умовах конкуренції ринку.

Аналізуючи діяльність більшості транспортних підприємств в інших публікаціях і наукових роботах, оцінивши їх конкурентне положення, авторами було виявлено, що структура механізму управління конкурентоспроможністю не зовсім відповідає зростаючим потребам підприємства та досягненню мети з нарощування конкурентних переваг. Таким чином, механізм потребує вдосконалення, за умови, що транспортні підприємства переважно збираються функціонувати більш прогресивно, втриматися на плаву в існуючих складних економічних і політичних умовах ринку, розвиватися на вітчизняних ринках і завойовувати нові ринкові ніші.

Було виявлено та систематизовано такі складові конкурентоспроможності транспортних підприємств, які необхідно вдосконалити чи реорганізувати задля поліпшення рівня конкурентоспроможності (рис. 2).

Виявивши проблемні ділянки в системі «планування та прогнозування», в системі «мотивації, організації та контролю» та в системі «інформаційного забезпечення», виникає необхідність удосконалити модель механізму управління конкурентоспромож-

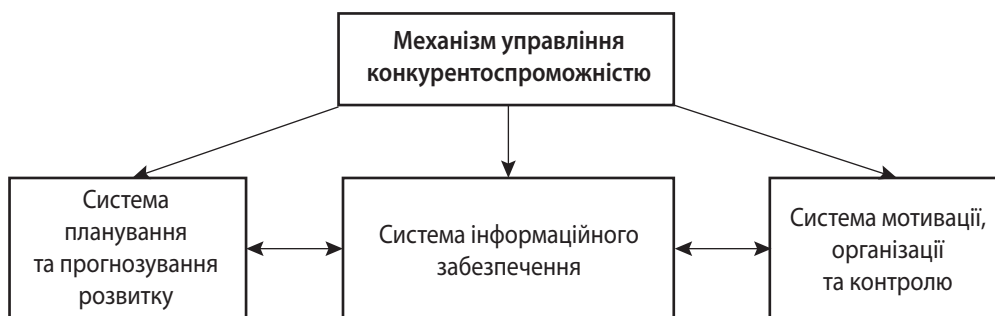


Рис. 1. Загальна структура механізму управління конкурентоспроможністю

Джерело: складено за [8].



Рис. 2. Систематизовані недоліки існуючого механізму управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств

Джерело: авторська розробка.

ністю транспортного підприємства. Сформовану модель удосконаленого механізму для транспортних підприємств наведено на *рис. 3*.

Варто зазначити, що модель удосконаленого механізму управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства тісно пов'язана з управлінськими якостями щодо його діяльності, тобто передбачає певний комплекс, який має такі складові, як:

- ✦ складові управління;
- ✦ стратегічні цілі;
- ✦ тактичні задачі управління.

Складові управління відіграють важливу роль в управлінні конкурентоспроможністю не лише транспортного підприємства, хоча для нього — першочергово — для того, щоб визначити, якої стратегічної цілі слід дотримуватися в майбутньому.

Спрощений склад існуючого механізму автори вдосконалили й оновили шляхом детального виокремлення тактичних завдань управління транспортного підприємства. Оновлений механізм являє собою специфічну багатofункціональну та багатокомпонентну систему, що складається із взаємопов'язаних блоків.

Завдяки новому механізму майбутня реалізація всіх елементів дозволяє знизити невизначеність

у питаннях відносного стану й ефективності діяльності підприємства порівняно з конкурентами. Після чого з'являється можливість розробки та прийняття управлінських рішень щодо підвищення конкурентоспроможності транспортного підприємства.

ВИСНОВКИ

Метою даної статті було обґрунтування та розробка теоретико-методичних основ удосконалення управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства за допомогою формування цієї системи та пошуку вдосконалення складових, які здатні забезпечити економічний розвиток і конкурентну стійкість на внутрішньому та зовнішньому ринках. Було встановлено, що вирішення цього завдання залежить від ефективної системи управління транспортним підприємством.

Перш за все, було розглянуто теоретичні засади та думки деяких авторів. Формування існуючої системи управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства дозволило систематизувати проблемні ділянки управління конкурентоспроможність більшості транспортних підприємств. Ці проблеми були систематизовані за функціональним призначенням в управлінні, а саме, в кожній із трьох систем: «планування та прогнозування», «мотивація, організація та контроль» та «інформаційне забезпечення».

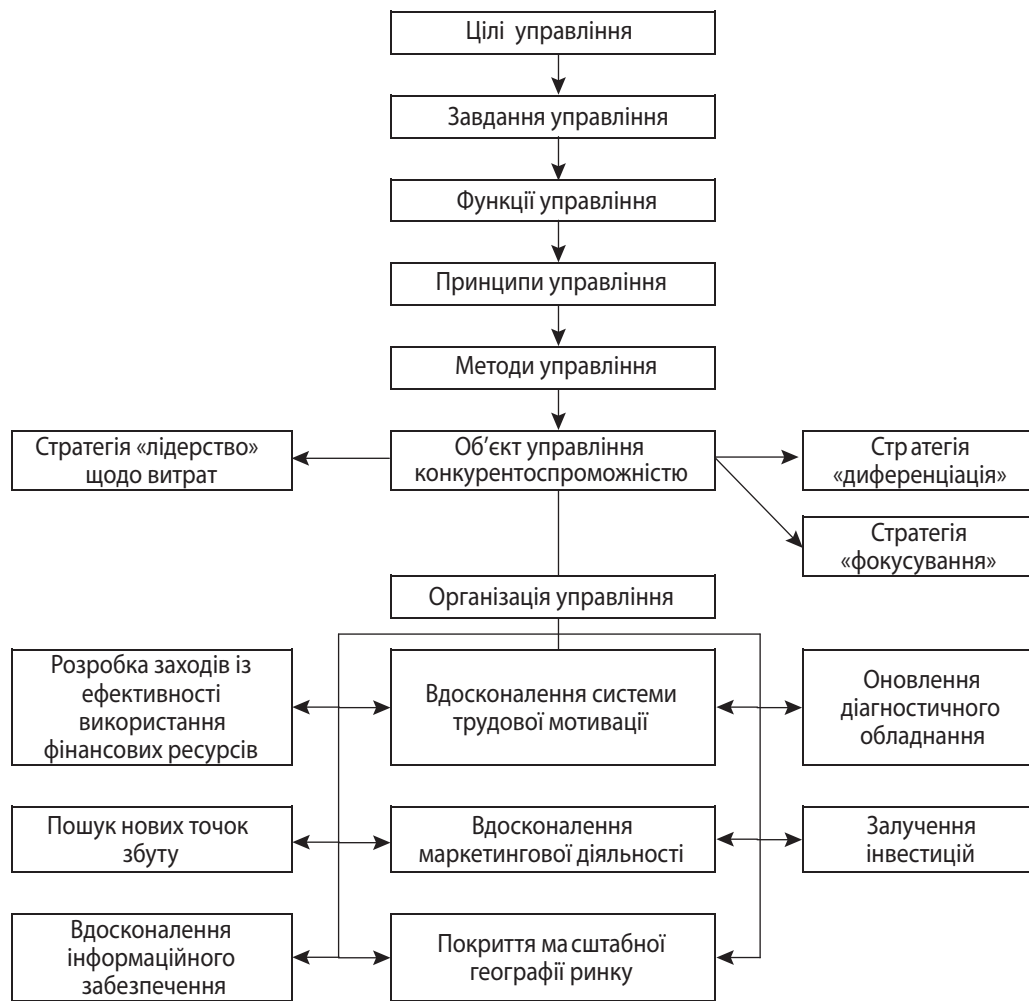


Рис. 3. Модель удосконаленого механізму управління конкурентоспроможністю транспортних підприємств

Джерело: авторська розробка.

Таким чином виникла необхідність розробити та вдосконалити існуючу модель механізму управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства. Для збереження переваг над конкурентами, по-перше, саме активна маркетингова діяльність підприємства є одним з найнеобхідніших елементів, які визначають можливості зростання та підтримання на високому рівні його конкурентоспроможності. По-друге, – головні компетенції, такі як розширення надання послуг на ринку, залучення інвестицій та оновлення клієнтської бази тощо. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Драган О. І. Системний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства. *Економіка. Управління. Інновації. Серія «Економічні науки»*. 2014. № 1.
2. Азоев Г. Л., Челенков А. П. Конкурентные преимущества фирмы : учебное пособие. М. : Новости, 2006. 267 с.
3. Тарнавська Н. П. Управління конкурентоспроможністю підприємств: теорія, методологія, практика : монографія. Тернопіль : Економічна думка, 2008. 570 с.

4. Портер М. Е. Стратегія конкуренції: методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / пер. з англ. Київ : Основи, 1998. 390 с.
5. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення : монографія / за заг. ред. О. Г. Янкового. Одеса : Атлант, 2013. 470 с.
6. Дмитрів Д. В., Дмитрів О. Р., Денкевич М.-М. М. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств сегменту міжнародних вантажних автотранспорту. *Економіка, фінанси, менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2021. № 2. С. 138–151. DOI: 10.37128/2411-4413-2021-2-10
7. Драган О. І. Управління конкурентоспроможністю підприємств: теоретичні аспекти : монографія. Київ : ДАККіМ, 2006. 160 с.
8. Омельчак Г. В. Передумови побудови моделей конкурентоспроможності потенційних можливостей підприємств. *Держава та регіони*. 2010. № 1. С. 148–153.

REFERENCES

- Azoyev, G. L., and Chelenkov, A. P. *Konkurentnyye preimushchestva firmy* [Competitive Advantages of the Firm]. Moscow: Novosti, 2006.

- Dmytriv, D. V., Dmytriv, O. R., and Denkevych, M.-M. M. "Pidvyshchennia konkurentospromozhnosti vitchyznianskykh pidpriemstv sehmentu mizhnarodnykh vantazhnykh avtoperevezen" [Increasing the Competitiveness of Domestic Enterprises in the Segment of International Road Freight Transport]. *Ekonomika, finansy, menedzhment: aktualni pytannia nauky i praktyky*, no. 2 (2021): 138-151. DOI: 10.37128/2411-4413-2021-2-10
- Drahan, O. I. "Systemnyi pidkhid do upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstva" [System Approach to Management Competitiveness of Enterprises]. *Ekonomika. Upravlinnia. Innovatsii. Seriiia «Ekonomichni nauky»*, no. 1 (2014).
- Drahan, O. I. *Upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstv: teoretychni aspekty* [Management of Enterprise Competitiveness: Theoretical Aspects]. Kyiv: DAK-KKiM, 2006.

- Konkurentospromozhnist pidpriemstva: otsinka rivnia ta napriamy pidvyshchennia* [Competitiveness of the Enterprise: Assessment of the Level and Directions of Improvement]. Odesa: Atlant, 2013.
- Omelchak, H. V. "Peredumovy pobudovy modelei konkurentospromozhnosti potentsiinykh mozhlyvostei pidpriemstv" [Prerequisites for Building Models of Competitiveness of Potential Opportunities of Enterprises]. *Derzhava ta rehiony*, no. 1 (2010): 148-153.
- Porter, M. E. *Stratehiia konkurentiv: metodyka analizu haluzei i diialnosti konkurentiv* [Competition Strategy: Methods of Analysis of Industries and Competitors]. Kyiv: Osnovy, 1998.
- Tarnavska, N. P. *Upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstv: teoriia, metodolohiia, praktyka* [Enterprise Competitiveness Management: Theory, Methodology, Practice]. Ternopil: Ekonomichna dumka, 2008.

УДК 657.1.012.1:338.24.01

JEL: L52; M29; O14

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-12-306-311>

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНА СИСТЕМА ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ ДІАГНОСТИКИ: ОСОБЛИВОСТІ ВИБОРУ ОБ'ЄКТІВ

©2021 ВОСКРЕСЕНСЬКА Т. І.

УДК 657.1.012.1:338.24.01

JEL: L52; M29; O14

Воскресенська Т. І. Інформаційно-аналітична система фінансово-економічної діагностики: особливості вибору об'єктів

У дослідженні акцентовано увагу на тому, що негативний вплив деяких змін у загальносвітовій фінансово-економічній системі, безперечно, відбувається і на виборі об'єктів діагностування, який проводиться з метою формування дієвої інформаційної системи для адаптації економічних суб'єктів до реальних умов функціонування. Розглянуто особливості виокремлення об'єктів діагностування, які визначаються метою, цілями, завданнями, що ставляться при проектуванні чи придбанні системи діагностування тієї чи іншої економічної системи. Зазначено, що до об'єктів діагностування на мікрорівні науковці переважно відносять потенціал підприємства з відповідними підвидами (фінансовий, кадровий, виробничо-технічний, економічний). На основі дослідження підходів науковців, а також власних розвідок щодо вибору об'єктів діагностування аргументовано, що до них належать: об'єднання держав, держава, регіон, територіальна громада (ТГ) чи об'єднана територіальна громада (ОТГ), галузь, підприємство. Також у проведеному дослідженні розкрито та візуально продемонстровано ієрархічну підпорядкованість об'єктів діагностування економічних систем. Визначено, що наведені в дослідженні об'єкти діагностування є взаємопов'язаними та можуть чинити вплив один на одного. У статті зазначено, що методично-конструктивне наповнення (вибір методів, процедур, коефіцієнтів, формат подачі результатів тощо) системи діагностування залежить від вибору об'єкта чи груп об'єктів. Розглянуто, що на кожному із етапів діагностування певною мірою враховуються якісні та кількісні характеристики об'єкта, які визначальним чином впливають на продукування вихідної інформації системою діагностування та її прикладне застосування при прийнятті управлінських рішень. Доведено, що залежно від обраного об'єкта діагностування показники діагностики як внутрішні, так і зовнішні, будуть різнитися, так само як і відрізнятимуться їх оптимальні значення. Зазначено, що показники діагностування відповідного об'єкта мають корелювати між собою з метою отримання релевантної інформації для ефективного управління об'єктом діагностування та прогнозування можливих наслідків його зміни при зміні того чи іншого показника.

Ключові слова: інформаційно-аналітична система, діагностування, об'єкт діагностування, види об'єктів діагностування, система діагностування.

Рис.: 1. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 13.

Воскресенська Тетяна Ігорівна – кандидат економічних наук, доцент, кафедра обліку та аналізу, Національний університет «Львівська політехніка» (вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013, Україна)

E-mail: tetiana.i.voskresenska@lpnu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8464-2742>

UDC 657.1.012.1:338.24.01

JEL: L52; M29; O14

Voskresenska T. I. The Information and Analytical System of Financial-Economic Diagnostics: Features of Objects Selection

The study focuses on the fact that the negative impact of some changes in the global financial and economic system, of course, is reflected in the choice of diagnostic objects, which is carried out in order to form an effective information system for the adaptation of economic entities to real conditions of functioning. The features of the selection of diagnostic objects, which are determined by the purpose, goals, objectives set in the design or acquisition of a diagnostic system of a particular economic system, are considered. It is noted that with the objects of diagnostics at the micro level, scholars mainly include the potential of the enterprise together