

Розробка концептуальної моделі управління організаційно-економічними змінами та багатоаспектної оцінки стану авіатранспортних підприємств

У статті розглянуто концептуальну модель управління організаційно-економічними змінами та багатоаспектну оцінку стану авіатранспортних підприємств.

Ключові слова: концептуальна модель, організаційно-економічні зміни, авіація, авіаційні підприємства.

В статье рассмотрены концептуальная модель управления организационно-экономическими изменениями и многогранная оценка состояния авиатранспортных предприятий.

Ключевые слова: концептуальная модель, организационно-экономические изменения, авиация, авиационные предприятия.

In this article the conceptual model of organizational and economic changes and multifaceted assessment of air transport enterprises are described.

Keywords: conceptual model, organizational and economic changes, aviation, aviation enterprise.

Постановка проблеми. Організаційна перебудова ведеться у всіх сферах діяльності авіакомпаній, а розробка й реалізація ефективних програм організаційних змін є ключовим чинником успіху в конкурентній боротьбі. Для українських авіатранспортних підприємств ця проблема актуальна подвійно: необхідно реформуватися в повноцінні ринкові агенти й одночасно ефективно вписатися в процеси становлення нової постіндустріальної глобальної економічної системи.

При цьому виникає гостра необхідність у дослідженні процесів реорганізації авіатранспортних підприємств залежно від змін конкурентного середовища, у розробці теоретичних підходів та методів управління цілеспрямованими організаційними змінами для створення ефективних моделей організаційного розвитку з метою підтримки високого конкурентного статусу авіатранспортних підприємств.

Для вирішення складних завдань управління такими системами, як авіатранспортні підприємства, галузі, макроекономічні системи, для опису яких характерні одночасно більша розмірність, нелінійність, стохастичність, динаміка й взаємозалежність змінних, використовуються в основному методи імітаційного моделювання. Однак для рішення слабо структурованих завдань названих методів недостатньо. Для цих завдань визначення в явному виді, наприклад цільової функції (критерії оптимальності), часто стає неможливим

(особливо в умовах збільшення динаміки змін зовнішнього середовища в ринковій економіці).

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Протягом тривалого періоду науковці висвітлювали різний спектр питань управління організаційними змінами, зокрема Р. Кунін, Г.Р. Керрол, Ф.Ж. Гуїяр, Р.Л. Дафт, Дж.Н. Келлі, Дж.П. Коттер, М. Ханнан, К. Фрайлінгер [4, 5] та ін. Названі автори розглядають управління змінами в короткостроковому та довгостроковому періодах крізь призму еволюції розвитку підприємства. Вагомий внесок у теорію і практику управління організаційними змінами внесли дослідники: Т.В. Бауліна, Н.Є. Беляєва, Д.К. Воронков [1–3] та ін. Роботи названих авторів присвячені дослідженням сучасних концепцій, методів, моделей організаційних змін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Системні теоретичні й методичні основи, принципи й методи ефективного управління організаційними змінами на авіатранспортних підприємствах у нових економічних умовах недостатньо розроблені. Положення концепції дозволяють створити практичні методики ефективного управління цими змінами на авіатранспортних підприємствах.

Метою статті є розробка концепції управління організаційно-економічними змінами на авіатранспортних підприємствах з урахуванням сформованої динаміки зовнішнього й внутрішнього середовища.

Виклад основного матеріалу. Управління організаційно-економічними змінами – це комплексний процес, спрямований на рішення проблем, що виникають під час функціонування у авіатранспортних підприємств. Він може бути представлений процедурами вивчення тенденцій, постановки цілей, формулювання проблем і можливостей, аналізу й оцінки результатів, розробки й вибору альтернатив, складання програм і бюджетів, розробки механізму реалізації й визначення методів по виконанню цілей і завдань функціонування й розвитку авіапідприємства.

Ключовим фактором успіху в сучасних умовах є відповідність рівня змін у підприємницькому середовищі рівню динаміки зовнішнього середовища.

Сформуємо головну ідею концепції комплексного управління організаційно-економічними змінами на авіапідприємстві: для успішного функціонування у визначеному зовнішньому середовищі й для ефективного досягнення поста-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

вленої мети необхідна відповідність трьох параметрів: рівня впливу зовнішнього середовища, рівня реактивності виробничої системи й рівня її ресурсодостатності.

Із вищезазначеного слід сформулювати назву концепції комплексного управління організаційно-економічними змінами – концепція СРПМ, що розшифровується так: Середовище – Ресурси – Процедури – Мета. Пропонуємо концептуальну модель управління організаційно-економічними змінами на авіапідприємстві (див. рис.).

Суть управління організаційно-економічними змінами на авіапідприємстві полягає, на нашу думку, у приведенні рівня ресурсодостатності і рівня реактивності внутрішнього середовища системи у відповідність із рівнем впливу зовнішнього середовища.

Метою управління організаційно-економічними змінами на авіапідприємстві є розробка таких керуючих впливів (процедур) $[U]$, при яких стан організаційного розвитку $[S]$ відповідає рівню впливу зовнішнього середовища $[V]$ і є прийнятним для керівника $[S^*]$ з погляду критеріїв ефективності функціонування системи $[K]$, які повинні бути перетворені з урахуванням параметрів впливу зовнішнього середовища в досяжні критерії ефективності функціонування системи $[K^*]$.

Позначимо через $U=\{u_1, u_2, \dots, u_n\}$ список керуючих впливів, $Y=\{y_1, y_2, \dots, y_n\}$ – список керованих змінних, $X=\{x_1, x_2, \dots, x_n\}$ – список некерованих змінних, $V=\{v_1, v_2, \dots, v_n\}$ – список змінних зовнішньої середовища. Множини U, X, V становлять список вхідних показників об'єкта управління (організаційного розвитку підприємства), множина Y – список вихідних показників об'єкта.

Кожному u_j відповідає деяка множина значень u^j – область його значень, тобто $j=1, 2, \dots, n$. Аналогічним образом сформуємо множини Y_i, X_s, V_h .

$$\begin{aligned} u^i &\rightarrow y^i; i=1, 2, \dots, m; \\ x^s &\rightarrow x^s, s=1, 2, \dots, k; v^h \rightarrow V^h, h=1, 2, \dots, d. \end{aligned} \quad (1)$$

Символами U, Y, X, V позначимо добуток відповідної множини:

$$Y = \prod_{i=1}^m y_i - \text{множина значення керованих змінних};$$

$$V = \prod_{h=1}^d V_h - \text{множина значень змінних зовнішнього середовища};$$

$$X = \prod_{s=1}^k X_s - \text{множина значень некерованих змінних}.$$

На множині всіх показників об'єкта управління, що є об'єднанням множин U, Y, X , визначаємо множини показників ефективності.

$K^* = \{k_1^*, k_2^*, \dots\}$ як список, таким чином, що k^*j є або елементом одного з множини U, X , або комбінацією елементів множин U, X, Y . Будемо припускати, що множина K^* містить всі ті показники ефективності, які необхідні для керівника. Це припущення не означає, що апіорі є повна інформація про всі його елементи. Дана множина може бути сформовано лише в процесі ухвалення рішення.

Стан об'єкта управління буде визначатися елементами множини значень показників ефективності $S=k^*_1 x k^*_2 x \dots$, де k^*j – область значень відповідного показника k^*j .

Перетворення α переводить елементи множини показників ефективності функціонування авіапідприємства у елементи множини досяжних значень показників ефективності функціонування авіапідприємства в даному зовнішньому середовищі $K^* \rightarrow K$.

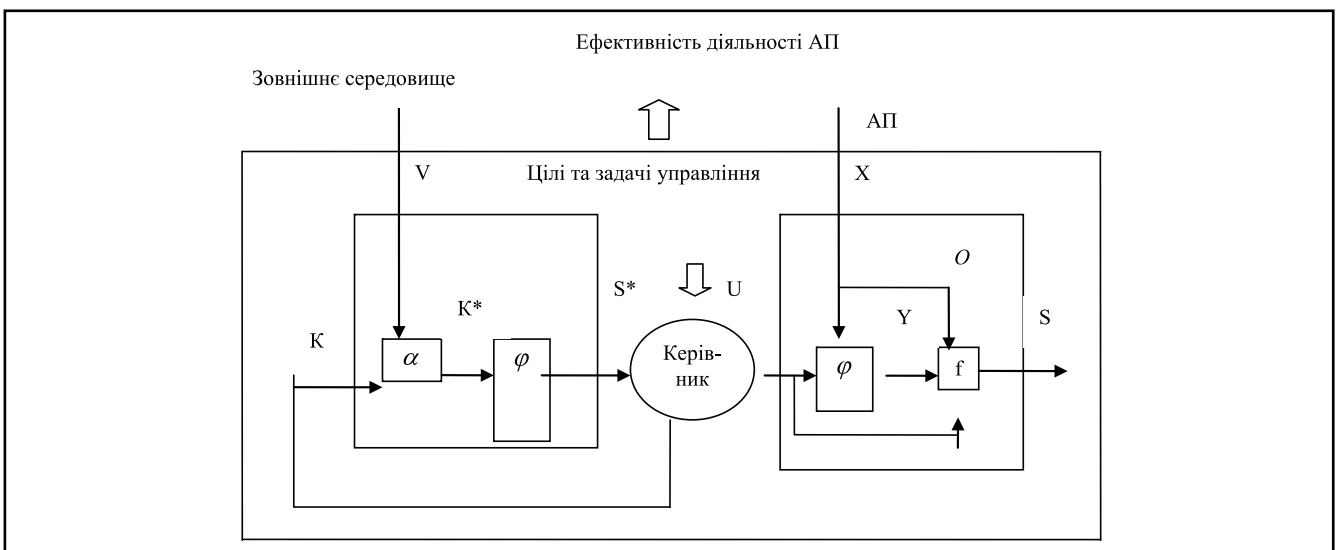
Перетворення φ встановлює зв'язок між значеннями вхідних показників об'єкта управління й вихідних $\varphi: U_X X \rightarrow Y$.

Перетворення f (переводить елементи множини значень показників об'єкта управління $U_X Y_X X$ в елементи множини значень показників ефективності $Sf: U_X Y_X X S$).

Модель об'єкта управління формально визначимо в такий спосіб:

$$O = (U, X, Y, S, \varphi, f). \quad (2)$$

Крім моделі об'єкта для рішення завдання необхідне формування моделі ефективності, що задається аналогічним образом:



Концептуальна модель комплексного управління організаційно-економічними змінами на АП

$$E = [K, K^*, S^*, a, \varphi]. \quad (3)$$

Звідси φ – перетворення множини K^* у множину бажаних значень показників ефективності $S^* \varphi K^* \rightarrow S^*$.

Модель ефективності дозволяє виділити множину досяжних значень показників ефективності на множину можливих значень і множину бажаних значень показників ефективності. Під бажаними значеннями показників ефективності в роботі розуміються мета авіапідприємства.

Завдання управління полягає у знаходженні керівником такої множини значень управлінських впливів (процедур) $u^* \subset U$, для якого

$$S(u^*) \subseteq S^*. \quad (4)$$

Сформуємо наступні основні постулати концепції комплексного управління організаційно-економічними змінами на авіатранспортних підприємствах. Основні положення запропонованої концепції спрямовані на мінімізацію витрат авіапідприємства від впливу зовнішнього середовища і полягають у такому:

1. Система управління є сукупністю процедур прийняття рішень, які формуються як реакції на вплив зовнішнього середовища.

2. Організаційні механізми повинні бути настроєні на постійне спостереження за змінами зовнішнього середовища, на безперервні зміни усередині підприємства та пристосовані до виявлення нових проблем.

3. Тип структури управління має обиратися таким чином, щоб забезпечити максимальну гнучкість й адаптивність, швидкість реагування на зміни зовнішнього середовища.

4. Процедури прийняття рішень, процеси планування й контролю повинні здійснюватися в основному відповідно до моделей адаптивного й планового управління.

5. Для успішної реалізації процесу організаційно-економічних змін необхідна розробка системи організаційної підтримки змін. Система підтримки змін повинна включати: систему навчання персоналу й керівництва всіх рівнів; систему комунікацій; систему оперативної підтримки організаційно-економічних змін і систему організації підтримки.

6. В умовах мінливого зовнішнього середовища необхідно заздалегідь планувати майбутні організаційно-економічні зміни, тобто необхідний випереджальний розвиток виробничого й організаційного потенціалу авіапідприємства, для підвищення його здатності реагувати на раптові зміни зовнішнього середовища, зниження ризиків функціонування.

7. Проекти реорганізації авіапідприємства повинні відповідати діючим юридичним нормам.

Таким чином, сам процес організаційно-економічних змін визначається змінами, що відбуваються в зовнішньому середовищі. Він є безперервним, циклічним і пов'язаний звичайно з появою нових технологій і нової авіатехніки або освоєнням нових авіаринків

Для рішення завдання управління організаційно-економічними змінами на авіапідприємстві необхідний опис трьох

компонентів: керівника, моделі об'єкта управління (моделі організаційних змін) і моделі ефективності.

Окремі компоненти можуть описуватися таким чином: у структурно-логічному, математичних мовах; опис компонентів може бути повним або частковим; до початку рішення завдання носити простий або складний характер. Залежно від опису компонентів рішення завдання можливий розгляд різних типів задач управління. Серед ознак, що характеризують опис зазначених вище компонентів, виділяють дві групи. Ознаки першої групи (повнота опису, природа змінних й операторів перетворень над змінними, чіткість завдання змінних і перетворень над ними) можуть бути покладені в основу розбивки завдань на добре й слабо структуровані.

Відповідно до запропонованої класифікації проблеми підрозділяються на три класи: добре структуровані, неструктуровані й слабо структуровані. Останні містять як якісні, так і кількісні елементи. Причому якісні маловідомі й невизначені сторони проблеми мають тенденцію домінувати. Найважливіша особливість слабо структурованих проблем полягає в тому, що їхня модель може бути побудована тільки на підставі додаткової інформації, одержуваної від людини, яка приймає участь у вирішенні проблеми, і тому виключається можливість побудови безсторонніх й об'єктивних моделей.

З урахуванням вищезазначеного пропонуємо використати для рішення завдань управління розвитком авіапідприємства і побудови моделі змін, моделі управління змінами дескриптивний підхід. Сутність його полягає в тому, що процедуру рішення завдання передбачається будувати на базі дескриптивної моделі поведінки досвідчених висококваліфікованих фахівців при рішенні аналогічних завдань. Врахування реальних можливостей людини, використання евристичних прийомів і процедур, які фахівці застосовують у своїй практиці, дозволяють виділити, структурувати і запропонувати для використання кожному фахівцеві, що вирішує слабо структуроване завдання, все найкраще та необхідне з практичного досвіду висококваліфікованих спеціалістів. Крім того, процедура рішення, яка побудована на основі дескриптивного підходу, буде адаптована до реальної поведінки керівника, його можливостей у рішенні завдання, що виключає «втрату орієнтації» фахівця при її використанні. Багатокритеріальна модель завдання прийняття рішень може бути представлена у вигляді:

$$\langle t, S, K, K^*, f, P, r \rangle, \quad (5)$$

де t – постановка (тип завдання); S – множина рішень; K – множина критеріїв; K^* – множина шкал критеріїв; f – відображення множини припустимих рішень у множині векторних оцінок; P – система переваг керівника; r – вирішальне правило.

Таким чином, в основу створення моделі раціонального проекту має бути покладений модульний принцип і дескриптивний тип моделювання. Мова йде про створення раціонального проекту авіапідприємства, а не оптимального, тому що на нашу думку, створення оптимального проекту в

умовах зовнішнього середовища, що швидко змінюється, практично не можливо, тому що організаційно-економічні зміни, як об'єктивне явище мають дуальну сутність. Процесний характер змін, їхня безперервність у часі не дозволяє дати точну оцінку стану динамічної системи, якої є авіапідприємство, і отже, установити єдиний оптимум її розвитку на час створення проекту.

Висновки

Для успішної реалізації вибраної стратегії розвитку підприємства необхідне створення моделі організаційних змін, що повинна в цей час відповідати вимогам конкурентної боротьби, бути орієнтованою на інтереси клієнта, «відкритою», настроєною на зміни зовнішнього середовища, що постійно вдосконалюється, соціально орієнтованою і, можливо, що забезпечує інтернаціоналізацію діяльності авіапідприємства. Це можливо при розробці методичного підходу до створення проекту організаційно-економічних змін на авіапідприємстві, основою якого є модель раціонального проекту. Впровадження запропонованих рекомендацій буде

сприяти ефективному функціонуванню авіатранспортних підприємств в умовах мінливого ринкового середовища.

Список використаних джерел

1. Бауліна Т.В. Управління процесом організаційних змін підприємств в умовах перехідної економіки: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка та управління підприємствами» / Т.В. Бауліна. – К., 2004. – 20 с.
2. Беляєва Н.Є. Управління організаційними змінами підприємства: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.Є.Беляєва. – Х.: Харківський національний економічний у-т, 2009. – 20 с.
3. Воронков Д.К., Погорелов Ю.С. Розвиток підприємства: управління змінами та інновацій [моногр.] / Д.К. Воронков, Ю.С. Погорелов. – Харків: АдВА. – 2009. – 436 с.
4. Фрайлингер К. Управление изменениями в организации. Как успешно провести преобразования / К. Фрайлингер, И. Фишер. – М.: Книгопечатная палата, 2002. – 260 с.
5. Freeman J., Carroll G., Hannan M. The liability of newness: Age dependence in organizational death rates. *American Sociological Review*. 48 (5, October), 1983: 692–710. © American Sociological Association, 1983.

УДК 656.7(045)

О.В. УСТИНОВА,
аспірантка, Донецький університет економіки та права

Напрями удосконалення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств

У статті викладено наукові підходи щодо методичного забезпечення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств для обґрунтування корпоративних стратегій.

Ключові слова: корпоративний аналіз, корпоративна стратегія, корпоративна позиція, прогнозування, емісійний дохід, інвестиційний дохід.

В статье изложены научные подходы к методическому обеспечению корпоративного анализа авиатранспортных предприятий для обоснования корпоративных стратегий.

Ключевые слова: корпоративный анализ, корпоративная стратегия, корпоративная позиция, прогнозирование, эмиссионный доход, инвестиционный доход.

In the article scientific approaches are expounded in relation to the methodical providing of corporate analysis of air enterprises for the ground of corporate strategies.

Keywords: corporate analysis, corporate strategy, corporate position, prognostication, emission profit, investment profit.

Постановка проблеми. Важливим елементом корпоративної стратегії авіатранспортних підприємств виступає корпоративний аналіз. Корпоративний аналіз – це система спеціальних економічних знань про статутний капітал авіа-

підприємств, що виступає основою їх фінансово-господарської діяльності та розвитку, а також про фактори, вплив яких зумовлює змінність його розміру.

На відміну від економічного аналізу корпоративний враховує специфіку відносин власності та особливості корпоративного управління. Саме фактори власності та управління є ключовими при визначенні мети корпоративного аналізу [2].

Проте залишаються невизначеними інтегральні показники корпоративної стійкості, за допомогою яких можна робити обґрунтування корпоративних стратегій та прогнозувати доходи від фінансової та інвестиційної діяльності.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Формуванню методичного забезпечення корпоративного аналізу присвятили свої праці Т. Андреева, Г. Астапова, О. Буглак, М. Висоцька, Ю. Гришан, Г. Жаворонкова, В. Жаворонков, В. Жебка, Ю. Кулаєв, В. Мізюк, С. Мізюк, С. Омеляненко, І. Садловська, Т. Шкода, В. Щелкунов. Дослідження Т. Андреевої [1] та Ю. Гришан [4] присвячені визначенню впливу фактору зміни форми власності на структуру капіталу та результативність діяльності корпорацій, але у якості інструменту дослідження корпоративний аналіз не розглядаються. У дослідженнях М. Висоцької [3], Г. Жаворонкової [5], В. Жебки [6], Ю. Кулаєва [7], С. Омеляненко [8], І. Садлов-