

Мацюра С. И.
Пидпанок А. О.

Криворожский национальный университет

ХАРАКТЕРИСТИКА МЕТОДОВ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Резюме

Рассмотрены вопросы относительно методов использования производственных мощностей на промышленных предприятиях. Обобщена целевая ориентация эффективности практического использования показателей производственной мощности. Проведена систематизация показателей эффективного использования производственных мощностей промышленных предприятий.

Ключевые слова: методы, показатели, производственная мощность, эффективность расчетов.

Matsyura S. I.
Pidpanok A. A.

Kryvyi Rih National University

DESCRIPTION OF METHODS AND INDEXES OF ESTIMATION OF EMPLOYMENT OF INDUSTRIAL CAPACITY INDUSTRIAL ENTERPRISES

Summary

Questions concerning methods of use of capacities at the industrial enterprises are considered. Generally the direction of the effectiveness of practical use of indicators of production capacity. Conducted systematization of indicators of effective use of production capacities of industrial enterprises.

Key words: methods, indicators, capacity, efficiency of calculations.

УДК 656.615.003

Мінакова С. М.

Одеський національний морський університет

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Проаналізовано та систематизовано основні вирішальні фактори логістичної інфраструктури, які сприяють побудові ефективних господарських відносин у морському портовому комплексі України. Відокремлено та обґрунтовано провідні функції як окремого портового підприємства, так і усього національного портового комплексу з урахуванням компетенції різних відповідальних установ. Ґрунтуючись на отри- манних результатах дослідження, у статті зроблено відповідні висновки.

Ключові слова: портовий комплекс, господарські відносини, транспортна логістична система.

Постановка проблеми. У значній мірі ступінь самостійності морського порту, можливість приймати рішення тактичного та стратегічного значення визначаються формою управління та організаційно-правовою формою структурної побудови самого порту. Ці складові є визначальними й при виборі та формуванні кожним портом свого внутрішньо-економічного механізму. Тому метою цієї статті є проведення аналізу цих питань і визначення основних підходів до формування ефективних господарських відносин у портовому комплексі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування та розвитку портової сфери в мінливих умовах розглянуті в роботах вітчизняних вчених, таких як Буркинський Б. В., Вінніков В. В., Воробьов Ю. Л., Дергачов В. О., Кібік О. М., Котлубай М. І., Котлубай О. М., Лапкіна І. О., Махуренко Г. С., Морозова І. В., Нікулін С. Г., Ільченко С. В., Пашченко Ю. Є., Постан М. Я., Примачов М. Т., Ревенко В. Л., Сич Є. М., Степанов О. М., Хумарова Н. І., Цветов Ю. М., Чекаловець В. І., Шинкаренко В. Г., Якушенко В. Г. та багатьох інших.

Так, формування логістичної інфраструктури розглядалися Буркинським Б. В., Котлу-

баєм О. М. [4, 6], Чекаловцем В. І. [7], реорганізацію господарств дослідив Нікулін С. Г. [5].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Оскільки морські порти забезпечують безпосередній зв'язок міжнародних ринків із транспортною логістичною системою національного та регіонального рівнів, то якість їх функціонування визначає, наскільки можливою та успішною буде участь національного господарства у глобальній торговельній системі. З цього прямує той факт, що усі порти вкрай зацікавлені у зростанні вантажообігу своїх підприємств, залученню нових та утриманню існуючих вантажопотоків, високій продуктивності та ефективності роботи. У всьому світі порти являють собою центр економічної активності не тільки для портових користувачів та самого порту як місця надання потрібних послуг, а й для тих, хто опосередковано є постачальником різних послуг (освітніх, рекламних, житлових, громадського харчування, проектних тощо).

Мета статті. Головною метою цієї роботи є вирішення в процесі трансформації організаційно-економічної системи підприємства визначення моделі управління власністю підприємства і його структурних підрозділів та утворення системи обліку витрат і результатів роботи.

Виклад основного матеріалу. Сучасний порт постає складним комплексом гідротехнічних споруд, як транспортний вузол, в рамках якого взаємодіють підприємства різних видів транспорту і який оснащений всілякими видами техніки та обладнання для виконання всього комплексу робіт, що характеризує даний комплекс підприємств як транспортну інфраструктуру ринку.

Найбільші порти світу виконують кілька функцій в міжнародній ринковій інфраструктурі і здійснюють перевалювання декількох видів вантажів. Беручи до уваги, що транснаціональні корпорації (ТНК) контролюють близько 75% світової торгівлі, а внутрішньофірмові постачання в ній складають більше 30%, то слід констатувати, що в зоні тяжіння найбільших портів включений весь світ, а морський транспорт, що забезпечує перевезення, насамперед, вантажів ТНК, значною мірою перетворюється на внутрішньозаводський транспорт цих промислових гігантів.

Ця обставина є підставою вважати, що ефективність найбільших портів світу визначається не тільки за їх технічними параметрами, але і тим впливом, який вони чинять своєю діяльністю на процес ціноутворення фірм-виробників, які є основними споживачами послуг морського транспорту та морських портів. В даний час транспортні витрати досягають 50% від величини загальних витрат підприємств, що включаються до ціни товарів. Дана обставина обумовлює загальну зацікавленість основних вантажовідправників і вантажоодержувачів у зниженні транспортної складової їх витрат. Ось чому пред'являються такі високі вимоги до портів і тієї транспортної та інших видів ринкової інфраструктури, які забезпечують підвищення ефективності діяльності основних споживачів їх послуг за рахунок зниження транспортно-експлуатаційних та інших витрат [1].

Проаналізувавши основні світові тенденції щодо механізму ефективного функціонування ринку надання портових послуг, визначені основні фактори загальносвітового розвитку та встановлені ступінь їх впливу на формування внутрішньоекономічного механізму портових підприємств.

1) *Технологічні зміни* – глибока та повсюдна контейнеризація вантажних перевезень та використання нових технологій, у першу чергу інформаційно-комунікаційних.

За останні десятиріччя портова індустрія піддалася стрімкому зростанню значення технологічних інновацій, контейнеризація – одна з таких. Цей процес потребує від морських портів наявності відповідної інфраструктури, умов експлуатації, відповідних технологій тощо, що безпосередньо впливає на портове середовище та формує попит на зростання міжнародної торгівлі. З іншого боку, впровадження новітніх технологій, як то електронний обмін даними, постійно підвищує ефективність роботи портів. «Контейнерна революція» у якості зовнішнього фактору впливу на діяльність портів, трансформувала роль традиційно державних портів-монополістів на пошук форм, які б забезпечували би існування та ефективну роботу в цих умовах. Крім змін в інституціональній площині, це мало вплив на побудову внутрішнього механізму господарювання, а саме на процес ціноутворення, який відбувається вже не суворими вимогами державних контролюючих структур, а враховуючи також інтереси приватної сторони та кон'юнктуру ринку. Більш того, позитивні екстерналії, які генерує портове співтовариство, вже

не обмежуються локальною портовою зоною, а диспергуються на великі прилеглі території;

2) *Глобалізація* – зростання морської торгівлі та міжнародного судноплавства.

Морська світова торгівля, незважаючи на кризові спади, поступово відновлюється та потроху зростає. Якщо проаналізувати темпи цього зростання у минулому, вони продемонструють за останні 30 років стабільне нарощування у 4% на рік. Прогнози UNCTAD свідчать про те, що для майбутніх років цей показник буде майже більшим, що безпосереднім чином впливатимуть і на обсяги міжнародного судноплавства.

Зі свого боку глобалізація та створення великих транснаціональних корпорацій змінило внутрішню структуру портів та стимулювали владу портів до впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій, щоб мати змогу слідкувати та корегувати ТНК процесів переміщення своїх вантажів у просторовому баченні. Структурний синергійний ефект трьох факторів – продуктивність ТНК, використання комунікаційних технологій та контейнеризація транспортних перевезень дозволила порту Сінгапур стати світовим лідером портової індустрії, а працюючим з ним ТНК – контейнерними операторами світового рівня.

3) *Перманентна інтеграція різних видів транспорту та їх послуг* – зростання морської торгівлі та міжнародного судноплавства.

Створення інтермодального транспорту та побудова маршрутів за використанням такого виду транспортування вантажів сприяє підвищенню конкуренції між портами за залучення більшої кількості суден і збільшення вантажопотоків у портах. Більш того, розвиток системи постачання вантажів на «від дверей-до дверей» змінює саму функцію морського порту з центру переміщення вантажів та пасажирів з одного виду транспорту на інший, на ланку великого транспортного ланцюга постачання. Тому дуже важливе сприяння інтеграції морських портів у логістичний ланцюг із експедиторами та транспортними компаніями. Крім того, ці компанії активно спонукають портову владу сприяти наданню вищого рівня послуг за нижчою ціною.

4) *Зростання участі приватного сектору* – участь приватного сектору в управлінні порту та у фінансуванні його діяльності за останні десятиріччя суттєво зросла. Приватизаційні процедури у портах вкрай рідко включають приватизацію портових земель та основної інфраструктури. Практика приватної участі не є уніфікованою. Проте передання операційної діяльності по перевантаженню у морському порту приватному сектору найчастіше всього відбувається через:

- укладання контрактних домовленостей: контракти послуг, франшизи, угоди оренди активів, концесійні угоди – це у своїй більшості; та
- набагато рідше, через продаж своїх активів.

Приватне інвестування у портове обладнання та покращення портових послуг достатньо суттєве за останні роки. За даними Світового банку, лише за 90-ті роки приватним сектором у ряд портових проектів було проінвестовано майже 12 млрд дол. США. Попре безпосереднє фінансування проектів, приватний сектор перекладає на себе комерційні ризики по операційній діяльності порту, у той час як за державними управлінськими службами залишаються функції контролювання та регулювання.

Хоча участь державного та приватного секторів у інвестуванні портів дуже відрізняється у кожному окремому випадку, все ж таки при проведенні

приватизаційних процедур (частіше за все часткових) потрібно здійснювати суворе корегування цих процесів, щоб сприяти покращенню конкурентного середовища та забезпечувати справедливе розподілення портових послуг. Тому незважаючи на різноманіття підходів до цих процесів, найчастіше у світовій практиці за державною владою та її представниками в портовому менеджменті залишається відповідальність за регулювання портової діяльності та забезпечення основної портової інфраструктури, у той час як за приватним сектором закріплюється операційна діяльність, управління цими процесами та забезпечення рухомого майна.

Деякі зарубіжні вчені [1] відокремлюють сім функцій, які повинні бути розмежовані державною портовою владою при побудові внутрішніх механізмів господарювання своїх підприємств:

- стратегічне планування;
- фінансова діяльність;
- процес ціноутворення;
- інвестиційна діяльність;
- законодавчі ініціативи;
- комерціалізація портової діяльності;
- безпека (економічна, екологічна, праці, життєдіяльності тощо) та надійність.

Але інші автори [2, 3] наводять приклади, коли існування та зайняття провідних позицій порту Лос-Анджелес відбувалося виключно участю державної влади. У своїх тезах на конференції вони підтвердили, що сила та напівавтономна підприємність бюрократів цього порту та його лідерів дала змогу імплемувати ефективні довгострокові плани, що дало змогу порту Лос-Анджелес реалізувати деякі великі проекти. Тобто муніципальною владою була створена напівавтономна державна організація, яка розробила програму стимулів для суспільних підприємств та підприємців регіону вкладати кошти та підтримувати довгострокові проекти інноваційного розвитку порту. Тобто ці владні структури займаються проблемами інноваційного розвитку та фінансовою політикою. Зі свого боку історично ці повноваження та їх напівавтономність захищені муніципальними правилами та Конституцією Каліфорнії. Такий підхід надав змогу реалізувати амбіційні плани та програми розвитку порту.

5) *Зростання значення здійснення стратегічного менеджменту* – внаслідок складності портового управління та розвитку, вкрай важливим для портової влади є:

а) мати можливість визначити ступінь ефективності існуючих активів; та

б) здатність придбання з часом нових активів.

Несправності, які створюють затримки в операційній діяльності, нестача потужностей впливають самим негативним чином на портову діяльність та його ефективність. До цього призводить також небажання портового менеджменту та державних владних органів у деяких портах займатися стратегічним плануванням та управлінням, у тому числі в сфері інвестування.

Базова інфраструктура порту потребує довгого періоду окупності. Більш того, достатньо складно ефективно використовувати цю інфраструктуру, щоб забезпечити цю окупність. Але стратегічний менеджмент в цьому сенсі грає дуже важливу роль, якою зовсім не слід нехтувати. Але існують різні точки зору на ступінь впливу цих факторів на рівень конкурентоздатності порту:

- чи змінюються показники роботи порту, його продуктивність у прямій залежності від інституціональних змін, використання методів страте-

гічного менеджменту, вибору варіантів побудови внутрішньогосподарських відносин?

- який вплив цих механізмів на формування операційного середовища порту та побудови схем роботи портових операторів?

- яка ступінь впливу цих факторів, чи вони виконують провідну, другорядну або допоміжну роль?

6) *Дерегуляція та інституціональне реформування портового сектору* – інституціональні реформи у портовій сфері та у багатьох інших секторах економіки відбуваються у багатьох країнах світу. Метою таких змін є підвищення ефективності роботи портів та підвищення якості портових послуг шляхом вдосконалення роботи портового менеджменту. Основні напрямки цього реформування:

- децентралізація портової системи та надання фінансової та операційної автономії окремим портам, зводячи політичний вплив та тиск на процес прийняття рішень керівництвом відповідного морського порту до мінімуму;

- відокремлення управлінських та контролюючих функцій;

- комерціалізація управлінських функцій, яка підтримується та здійснюється шляхом впровадження комерційної системи обліку та звітності, оцінювання та капіталізації портових активів;

- покращення доступу до довгострокового капіталу, як то комерційні позики, забезпечені активами позики, проектне фінансування тощо;

- перетворення портового управлінського апарату у акціонерні товариства з умови утримання майнових прав лише державою.

Цілком вочевидь, що побудова внутрішнього економічного механізму господарювання та вимірювання портової ефективності напрямку залежить від цих аспектів, організаційного, функціонального, операційного, інституціонального, на що вказують результати досліджень різних науковців та фахівців транспорту [4; 5; 6; 7; 8]. Але, на нашу думку, існують деякі особливості, які слід відокремити.

По-перше, і вітчизняні, і зарубіжні вчені у якості предмету своїх досліджень зазвичай обирають порти, які у більшості своїй є успішними організаціями. Такий незначний діапазон вибірки, причина якого у відсутності або недостатності статистичної бази, ускладнює отримання адекватних результатів та формування істинної картини залежностей сформованих внутрішніх механізмів господарювання та їх ефективності від вказаних критеріїв. Залишаються без відповіді питання: чи обґрунтовується та виправдовується різниця між ефективністю роботи більш та менш ефективних портів саме інституціональною структурою та формою власності? чи стає портова діяльність більш ефективною у разі інституціональної трансформації порту та збільшення приватної участі?

По-друге, зрозуміло, що різноманіття портових структур не сприяє побудові єдиної уніфікованої інституційної структури порту та єдиної схеми її ефективного функціонування. Навпаки, наявність такої кількості варіантів дезінтегрує та створює розпорошення у разі бажання використати їх в якості вхідного параметру при побудові моделі визначення ефективності роботи порту. Крім того, інституціональні особливості порту, такі як децентралізація корпоративної структури та автономія портової влади, не завжди синонімічні стратегічному інституційному розвитку та управлінню активами через різні механізми на

рівні операторів портових контейнерних терміналів. Тому дуже складно чітко визначити джерела погіршення або поліпшення ситуації щодо ефективності роботи портового підприємства. Чи це трапилося завдяки тому факту, що портовий менеджмент став більш продуктивним через свою автономію на основі побудови децентралізованої організаційної структури? Чи причина цього у відокремленні функцій по оперуванню портовими терміналами від державних установ та покладання їх на більш спеціалізовані підприємства та організації?

По-третє, аналізуючи вплив форми власності у порту та його організаційної структури на портову внутрішню господарську діяльність та загальну ефективність, ними не розглядаються регіональні ринки та структура виробництва, наприклад, наявність та інтенсивність ринкової конкуренції, існування вантажної бази, розташування виробництв, кількість мешканців у певному регіоні. Хоча ці екзогенні фактори достатньо важливі для створення середовища, яке може виступати стимулом та підтримувати або, навпаки, стримувати портові співтовариства до підвищення продуктивності своєї праці. І хоча у своїх дослідженнях автори часто приділяють увагу питанням міжпортової конкуренції як фактору, який формує ринкову структуру у регіоні, тим не менш зворотній процес, коли процеси всередині порту, трансформація його інституційної побудови та вплив, прямиї та зворотній, на усі зовнішні процеси, ними практично не розглянутий.

Та, нарешті, більше дослідників сфокусовані на визначенні найбільш прийнятних внутрішньогосподарчого механізму та ефективного його функціонування виходячи із продуктивності пор-

тової інфраструктури, ніж розглядаючи значення у цьому механізмі інституційного фактору.

Попре усі перелічені фактори та у додаток до них, слід увагу приділити і тим, які формують зовнішнє середовище, – макроекономічним факторам – функціонування портів у глобальному контексті. Тобто мова йде про стан загальносвітової господарської системи, обсяги торгівлі, стан товарних ринків, ринків праці, демографічну ситуацію у країні та певному регіоні тощо.

Висновки і пропозиції. Діяльність та роль портів у розвитку міжнародного поділу праці та світової торгівлі важко переоцінити. Від ефективності їх функціонування залежать темпи та форми розвитку міжнародного, національного та регіонального поділу праці, ефекти міжнародної спеціалізації і кооперування виробництва, ефективність відтворювальних процесів як окремих фірм, так і цілих держав та їх об'єднань, що у своєму підсумку не може не відобразитися на формуванні передумов та факторів, які впливають на вибір та ефективність внутрішнього господарського механізму морського порту. У статті визначені, систематизовані та обґрунтовані основні з цих факторів, а саме: технологічні зміни, глобалізація, перманентна інтеграція різних видів транспорту та їх послуг, зростання участі приватного сектору, зростання значення здійснення стратегічного менеджменту, дерегуляція та інституціональне реформування портового сектору. Авторами доведено, що побудова внутрішнього економічного механізму господарювання та вимірювання портової ефективності напряму залежить від цих аспектів, а також обґрунтовані деякі особливості, які чинять вплив та призводять до необхідності корегування отриманих результатів.

Список літератури:

1. Olson D. J. Public Port Accountability: A Framework for Evaluation / D. J. Olson // *Urban Ports and Harbor Management: Responding to Change Along U.S. Waterfronts.* – 2008. – 259 p.
2. Erie P., Kim H. Southern California Infrastructure: Growth and Governance Challenges / P. Erie, H. Kim // *The Theory and Practice of Urban Governance at Century's Turn: tez. of conf.* – Los Angeles, 2012. – P. 11-14.
3. Erie S. P. Globalizing L. A. : Trade, Infrastructure, and Regional Development / S. P. Erie. – Stanford, CA: Stanford University Press. – 2011. – 311 p.
4. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торговельних портів України / Б. В. Буркинський, М. І. Котлубай, О. М. Котлубай // *Економіка України.* – 2009. – № 11. – С. 12-18.
5. Нікулін С. Г. Портове господарство України в ринковій економіці / С. Г. Нікулін, В. І. Чекаловець, С. В. Крижановський // *Міжнародний проект: Транспортний комплекс України.* – К. : Укр. видавн. консорціум, 2006. – С. 97-100.
6. Котлубай М. І. Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография / М. И. Котлубай. – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2011. – 224 с.
7. Чекаловець В. И. Управление портовым хозяйством Украины в рыночных условиях / В. И. Чекаловець // *Судоходство.* – 2007. – № 3. – С. 37-39.
8. Шпак Н. Порты: возможно ли государственно-частное партнерство / Н. Шпак // *Порты Украины.* – 2010. – № 4. – С. 26-27.

Минакова С. М.

Одесский национальный морской университет

ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Резюме

Проанализированы и систематизированы основные решающие факторы логистической инфраструктуры, которые способствуют построению эффективных хозяйственных отношений в морском портовом комплексе Украины. Выделены и обоснованы ведущие функции как отдельного портового предприятия, так и всего национального портового комплекса с учетом компетенции различных ответственных учреждений. Основываясь на полученных результатах исследования, в статье сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: портовый комплекс, хозяйственные отношения, транспортная логистическая система.

Minakova S. M.

Odessa National Marine University

FACTORS OF FORMING OF LOGISTIC INFRASTRUCTURE IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION

Summary

Analyzed and systematized the main decisive factors of logistics infrastructure, which contribute to building an effective economic relations in the marine port of Ukraine. Dedicated and justified leading function as a separate port facilities, and the national port complex with the competencies of different responsible institutions. Based on the results of the research in the article is made corresponding conclusions.

Key words: port complex, the economic relations, transport and logistics system.

УДК 005.584

Мочона Л. Г.

Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця

УТОЧНЕННЯ СУЧАСНОГО ЗМІСТУ ТА ФУНКЦІЙ КОНТРОЛІНГУ

У статті уточнено зміст контролінгу, його місце у системі управління з урахуванням сучасних концепцій вітчизняних та зарубіжних вчених. Автором охарактеризовано ключові функції та завдання контролінгу для посилення дієвості управління на підприємствах.

Ключові слова: контролінг, контроль, концепція, система управління, інструмент менеджменту, планування, управлінський облік, інформаційна система.

Постановка проблеми. В умовах постійної мінливості зовнішнього середовища, зростання економічної нестабільності, розвитку технологічного прогресу суб'єкти господарювання, які є основою для побудови економіки країни, потребують використання ефективних підходів до управління, які б відповідали вимогам сьогодення.

Досягнення поставленої мети суб'єктами господарювання неможливе без здійснення постійного контролю за реалізацією завдань. Використання традиційного контролю означає втрату потенційних можливостей, адже механізм управління базується на аналізі минулих подій, натомість використання контролінгу забезпечує передбачення можливих сценаріїв розвитку подій у майбутньому та розробку відповідних заходів стосовно попередження чи уникнення небажаних ситуацій.

Протягом останніх років учені і практики у сфері менеджменту досить часто використовують термін «контролінг», але кожен з них має своє бачення стосовно його сутності та функціональної спрямованості. Подібна увага до контролінгу цілком виправдана, оскільки він виступає для суб'єктів господарювання у ролі своєрідного центрального блоку управління в умовах ринкової економіки на відміну від систем обліку і планування.

На сьогодні в економічно розвинених країнах динамічно розвивається концепція контролінгу яка інтегрує в собі ряд функціональних завдань тим самим виступаючи найефективнішим інструментом менеджменту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням теоретичних та практичних аспектів категорії контролінгу займаються як зарубіжні, так і вітчизняні вчені, про що свідчить численна кількість праць з даної проблеми, зокрема: Р. Манн [2], Д. Ханн [7], Т. Рейхман [5], Д. Шнайдер [8], П. Прайслер [10], Т. Одинцова [19], О. Кармінський [1], О. Зоріна [18], Р. Задорожна [17]. Представлення контролінгу економістами з різних

країн має ряд відмінностей, що спричинено рівнем економічного розвитку окремо взятої країни, її історичними особливостями і традиціями.

Виділення невирішених раніше загальної проблеми. Концепція контролінгу сформувалася у межах системи управління підприємством, тому сьогодні ведеться гостра полеміка стосовно визначення його сутності, цілей, завдань, функцій, принципів та інструментів, що підтверджує актуальність даної теми. У свою чергу наявна неоднозначність поглядів стосовно даної проблеми негативно відображається на процесах впровадження контролінгу у вітчизняну практику господарювання та розробки його інструментарію.

Мета статті. Метою роботи є дослідження підходів щодо визначення сутності контролінгу, його ролі у системі прийняття управлінських рішень та сфери функціональної спрямованості. Досягнення поставленої мети ґрунтується на реалізації наступних завдань: аналіз існуючих на сьогодні трактувань поняття «контролінг» та формулювання найбільш адаптованого до вітчизняної економіки визначення, яке у повній мірі окреслить місце контролінгу у системі управління, його завдання, функції, інструменти.

Виклад основного матеріалу. Необхідність створення на сучасних підприємствах контролінгу пояснюється наступними причинами: зміщенням акценту з контролю минулого на аналіз майбутнього; зростанням нестабільності зовнішнього середовища; необхідністю безперервного відстеження змін, що відбуваються на підприємстві; ускладненням систем управління на підприємстві, що потребує чіткої координації всередині системи управління; необхідністю побудови спеціальної системи інформаційного забезпечення управління.

У вітчизняній і зарубіжній літературі поняття «контролінг» набуло широкого поширення. Слово «контролінг» походить від англійського «to control», що означає управляти, наглядати, перевіряти, контролювати. Виділяють дві школи