

Goldfarb A.G., Puntus N.I.
Kharkiv National Automobile and Highway University

CORRUPTION AS A MAJOR FACTOR IN ECONOMIC AND SOCIAL CRISIS IN UKRAINE

Summary

Today Ukraine faced with economical, social and political problems. Effective reforms are necessary for solving these problems. But there won't be any result until corruption in Ukraine is destroyed. In the article the negative influence of corruption on the economical, social and demographic situation in Ukraine is examined, and the ways of decrease of corruption are proposed.

Keywords: corruption, enterprise, monopolization of business, judicial system, education system, medical support.

УДК 338.49

МЕХАНІЗМИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: АДАПТАЦІЯ ДО УКРАЇНСЬКИХ РЕАЛІЙ

Гудима Р.Р.

Буковинський державний фінансово-економічний університет

Дано коротку характеристику сучасного фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури західних прикордонних областей України та висвітленого основні проблеми. Окреслені окремі інструменти подальшого вдосконалення функціонування даного сектору, що найбільш адаптовані до існуючих українських умов. Акцентовано увагу на механізмі фінансового забезпечення розвитку транспорту прикордонного регіону в умовах посилення міжрегіональної взаємодії.

Ключові слова: транспортна політика, транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, механізм фінансування.

Постановка проблеми. Однією із важливих передумов оптимізації економічного розвитку є наявність достатньої мережі транспортних шляхів. Якщо виходити з того, що вся економічна політика держави базується на реалізації конкурентних переваг, то ключовим аспектом структурної перебудови має стати підтримка тих секторів національної економіки, які можуть стати носіями економічного зростання. До таких можна віднести транспортну галузь будь-якої держави.

Особливо актуальним вона є для західних прикордонних регіонів України. Адже наявність транспортної магістралі значно підвищує інвестиційну привабливість регіону, дає перспективу інтенсифікації виробничої діяльності, розвитку соціальної інфраструктури, підвищує умови життя населення.

Будівництво нових автомобільних доріг і залізниць, а також по-справжньому комплексна модернізація вимагають суттєвих інвестицій, у випадку яких питання, пов'язані з прийняттям рішень, підготовкою та виконанням, особливо складні. Хоча основною проблемою є фінансування (бюджетні кошти, доступ до іноземних ресурсів, можливість почати брати плату за проїзд автошляхами, можливість залучати приватний капітал), досвід показує, що покращення ситуації щодо фінансування не перетворюється відразу на швидший темп модернізації інфраструктури.

Інвестиції в нову інфраструктуру транспорту капіталомісткі і незворотний характер. Невизначеність і ризики притаманні дві проблеми, пов'язані з такими інвестиціями, і повинні бути проаналізовані розумно. Хоча ці два терміни часто використовуються як синоніми, їх наслідки з точки зору інвестицій є дещо іншими. Хоча невизначеності пов'язані з відсутністю знань про стан справ майбутньому, ризики, пов'язані з розумінням імовірності майбутніх результатів.

Демократизація країни та суспільства утворює позитивну та негативну зацікавленість у капіталовкла-

деннях в інфраструктуру; вона заохочує деякі групи інтересів займати певну позицію та протестувати в інтересах місцевих громад і окремих мешканців.

Розвиток транспортної мережі, що відповідає потребам населення та економіки, є однією з основних завдань органів державного управління. Завдання формування мережі доріг вирішуються на основі державних програм, які визначають показники розвитку транспортної мережі та відповідні обсяги фінансового забезпечення, що, в кінцевому рахунку, крім розвитку мережі, дозволяє досягти суттєвих результатів у соціальній та економічній сферах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Чимало вітчизняних та зарубіжних науковців приділяють увагу розробці механізмів регулювання розвитку основних інфраструктурних галузей та надання їх у вигляді пропозицій виконавчим службам, не залишаючи поза увагою й транспорту її складову. Серед таких можна виділити: Моисеев Г.А., Кассир В.В., Нечай А.А., Собкевич О.В., Михайличенко К.М. тощо.

Невирішені частини проблеми. Проте й досі не вирішеною залишається проблема вибору оптимального набору інструментів впливу, спрямованих на покращення умов функціонування транспортних об'єктів з метою їх увідповіднення стандартам ЄС, особливо в умовах посилення транскордонної взаємодії.

Метою статті є дослідження механізмів фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури прикордонних регіонів та вибір найбільш компромісного варіанту, який би відповідав існуючим економічним умовам України та сприяв її подальшій інтеграції з країнами ЄС.

Виклад основного матеріалу. Традиційним джерелом фінансування транспортної сфери завжди був державний бюджет. Однак ресурси держави постійно скорочуються. В результаті виникають і починають працювати нові форми організації і процедури, завдяки яким зацікавлені сторони можуть

на пайовій основі брати участь у фінансуванні конкретного проекту.

На жаль, обсяг фінансування транспортної інфраструктури в Україні набагато менший, ніж в економічно розвинених країнах.

У 2012 р. підприємствами транспортно-дорожнього комплексу освоєно капітальних інвестицій на суму 24,4 млрд грн., структура інвестицій за джерелами фінансування суттєво змінилася. Частка власних коштів підприємств зменшилася до 33%, а питома вага кредитних ресурсів перевищила 50%. Така зміна структури капітальних інвестицій є свідченням того, що власні можливості підприємств ТДК щодо відтворення основних фондів майже вичерпані. Насамперед вони обмежені низьким рівнем чистого прибутку, недостатнім рівнем амортизаційних відрахувань, заниженим рівнем тарифів на соціально значущі пасажирські перевезення й тарифів, що підлягають державному регулюванню. Також україномовним є фінансування з державного та місцевих бюджетів [4].

Разом з тим на сьогодні щорічна потреба в капітальних вкладеннях тільки залізничної галузі становить понад 33,6 млрд грн, у т.ч. на оновлення та модернізацію рухомого складу необхідно майже 23 млрд грн. [1].

В західних прикордонних областях України підприємствами транспорту освоєно капітальних інвестицій на суму 1025,0 млн. грн. становило 5,3% загального обсягу капітальних інвестицій регіону (рис. 1). Причому основним джерелом інвестування продовжували залишатись власні кошти підприємств.

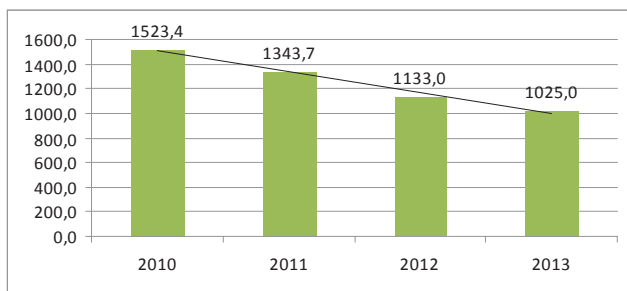


Рис. 1. Динаміка капітальних інвестицій у транспорту галузь Карпатського регіону

Побудовано за даними джерела: [6-9]

З досліджуваних областей, найбільший прилив капітальних інвестицій в транспортну галузь в 2013 році отримала Львівська область – 738,5 млн.грн., що становило майже 72% від загального обсягу в регіоні, а найменша кількість інвестиційних коштів потрапила у транспортну галузь Чернівецької області – 18,5 млн.грн. (1,8%).

Наразі основним джерелом фінансування розвитку мережі доріг загального користування є кошти державних та місцевих бюджетів. З державного бюджету фінансується ремонт та обслуговування автошляхів міжміського сполучення, у той час як відповідальність за аналогічні роботи у містах та селищах несуть місцеві бюджети. Стан фінансування дорожнього господарства України з державного та місцевих бюджетів подано на рис. 2.

Як бачимо, фінансування дорожнього господарства з державного бюджету в Україні у 2012 році зменшилося більш ніж на 1488 млн грн., тоді як зростання фінансування з місцевих бюджетів є незначним. За інформацією Укравтодору, втрати економіки від незадовільного стану автомобільних доріг сягають 55 млн.грн. на рік, що становить майже 3,7% ВВП. При цьому на ремонт та розбудову

дорожньої інфраструктури державним бюджетом передбачено трохи більше 1% ВВП.

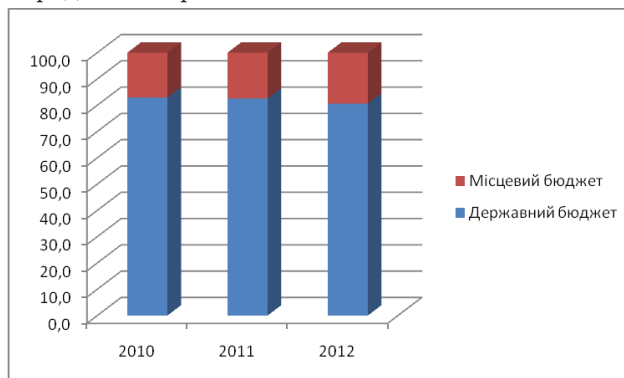


Рис. 2. Стан фінансування дорожнього господарства України, млн. грн.

Окрім цього, часткове фінансування транспортної інфраструктури регіону відбулось за рахунок виділених коштів на фінансування проведення Євро-2012.

Позитивним наслідком впливу інвестування у підготовку України до Євро-2012 на економіку Карпатського регіону стало те, що інвестиції у Львівській області зросли до рівня темпів збільшення інвестування у регіонах-лідерах та становили 130,3%. Так, у процесі підготовки до Євро-2012 у Львівській області виконано будівельні та ремонтно-відновлювальні роботи на об'єктах дорожньо-транспортної інфраструктури [2].

Значними інвесторами у розвитку транспортної системи є фінансові інститути ЄС, що можна пояснити важливістю ролі України як «транзитера» у транспортній стратегії Євросоюзу. Більшість транспортних проектів фінансуються в рамках програм транскордонного співробітництва. У зв'язку із цим, велика частина коштів спрямовується на розвиток обмеженої кількості ділянок шляхів транзитних напрямків. В рамках кожної з програм передбачено підтримку проектів, спрямованих на підвищення якості та доступності соціально-економічної інфраструктури, зокрема, в сфері транспорту, логістичних систем, удосконалення транспортної інфраструктури перетину кордону та обладнання на прикордонних пунктах контролю.

Вартість розвитку інфраструктури ЄС, щоб відповідати попиту на перевезення була оцінена в більш 1500 млрд євро 2010-2030 роках. Завершена TEN-T мережі потрібно близько 550 млрд. євро до 2020 року, з яких близько 215 млрд. євро можуть бути віднесені до усунення основних вузьких місць.

Важливим об'єктом інвестування в транспортну інфраструктуру Карпатського регіону на найближчі роки є національний проект «Олімпійська надія 2022», спрямований на створення спортивно-туристичної інфраструктури України, здатної прийняти Зимову олімпіаду 2022 року. Національний проект включає, зокрема, створення якісної гірської інфраструктури, залізничного сполучення з основними об'єктами в Карпатах та сучасних під'їзних автошляхів до основних об'єктів. Орієнтовні обсяги інвестицій становлять 80 млрд грн.

Проблема забезпечення високої якості доріг у короткостроковій перспективі значно ускладнюється через обмеженість бюджету дорожнього фонду. За оцінками Укравтодору, вартість приведення доріг загального користування до сучасних вимог становить близько 500 млрд грн, а тривалість процесу оновлення складає десять років.

Проте існуюча система фінансування не забезпечує належного стимулювання підвищення якості до-

ріг в Україні, оскільки обсяг коштів, що виділяються на дорожнє будівництво, залежить від обсягу виконаних ремонтних або будівельних робіт. Такий підхід створює можливість штучної максимізації результативних показників, що негативно впливає на якість результатів. За наявних обсягів фінансування підвищення якості доріг загального користування є можливим шляхом зміни системи оплати за виконання робіт із спорудження та реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури. Необхідно також змістити точки відповідальності підрядних організацій з обсягів виконаних дорожніх робіт на безпосереднє утримання та обслуговування автошляхів.

Збільшення автомобілів високої вантажопідйомності веде до руйнування доріг і вимагає великого обсягу робіт з ремонту. Існуюча система оподаткування автомобілів, особливо великої вантажопідйомності, не стимулює підвищення ефективності і не забезпечує компенсацію витрат дорожнього господарства на забезпечення пропуску вантажних автомобілів. Тому ставки податків на вантажні автомобілі повинні залежати від обсягу витрат на їх обслуговування і враховувати витрати на компенсацію.

Транспортне фінансування історично розглядалось як сфера діяльності держави, головним чином у зв'язку з необхідністю значних капіталовкладень. Проте з кінця 1970-х років все більше уваги стало приділятися підвищенню ролі в цьому процесі приватного сектора, найбільш популярним механізмом фінансування важливих інфраструктурних проектів, в т.ч. на транспорті, є державно-приватне партнерство.

Європеїці прагматично визначають мету такого партнерства як «залучення фінансових ресурсів на будівництво або реконструкцію, експлуатацію та утримання інфраструктурного об'єкта, а також на надання послуг, які, як це історично склалося, віднесені до компетенції державного сектору» [5].

Виходячи з вітчизняного досвіду функціонування та фінансування роботи транспортного сектору вадливою постає необхідність визначення чіткої стратегії подальшого розвитку дорожньої інфраструктури. Подальший розвиток даного виду інфраструктури має поєднувати ефективні в українських реаліях механізми його її регулювання (схема 3).

Наявна система фінансування	Відсутні компенсації збитків інвесторам	Навантаження на державний. Ризики пов'язані з поверненням коштів	Неефективний
Система ДПП	Зменшення навантаження на державний бюджет та вища якість об'єктів ТІ	Ризик недоотримання прибутків інвестором	Не пристосований до українських умов
Комбінована система фінансування	Стабільна система фінансування	Високі вимоги щодо нормативно-правового	Оптимальний
	Переваги	Недоліки	Результат

Схема 3. Напрями фінансування розвитку транспортної інфраструктури

Фінансування транспортних проектів винятково на основі державно-приватного партнерства є можливим лише у високорозвинених країнах, де платоспроможність населення створює підґрунтя для отримання приватним інвестором прибутку від плати за проїзд. Тому концесійні проекти з будівництва доріг можуть потребувати державного субсидування. Саме тому в таких країнах, як Польща, Угорщина, Чехія, приватні інвестори отримують від держави компенсацію за збитки, пов'язані з недостатнім обсягом автомобілепотоків на платних автошляхах. У Франції за рахунок приватних інвестицій побу-

довано мережу автомобільних доріг протяжністю майже 7 тис. км, обслуговування яких здійснюється за рахунок плати за користування за встановленими тарифами.

Важливо, що у більшості країн ЄС фінансування поточного ремонту та обслуговування безкоштовних автошляхів загального користування здійснюється за рахунок податків, які називаються цільовими. Також існує практика платного в'їзду до центру міст із високою щільністю автомобілепотоків (наприклад, у Лондоні). У Німеччині платними є лише деякі відрізки доріг, що ведуть до рекреаційних зон Альпійських гір. При цьому на території ЄС діють жорсткі обмеження тарифів за користування мережею автомобільних доріг.

Таким чином, реалізація інвестиційного проекту з будівництва доріг, спрямованого на отримання економічного ефекту, має свої особливості. Зокрема, тарифні обмеження за користування дорогою значно підвищують період окупності проекту, а отже, такі проекти стають менш привабливими для інвесторів. Також слід взяти до уваги той факт, що використання ДПП для розвитку мережі автошляхів загального користування обмежується інтенсивністю автомобілепотоків та платоспроможністю громадян.

З метою ефективної реалізації державної політики у сфері інфраструктури та реалізації ефективних методів фінансування створення сучасної транспортної мережі в Україні необхідно, насамперед, визначити чітку стратегію подальшого розвитку дорожньої інфраструктури та встановити перелік проектів з будівництва автошляхів, до яких доцільно застосувати механізм ДПП. Варто посилити контроль якості та управління роботами з ремонту та будівництва доріг, зокрема із залученням міжнародних експертних та контролюючих груп, запровадити реалізацію проектів із будівництва доріг загального користування на умовах концесії. Потрібно також розробити механізм компенсації потенційних збитків приватних інвесторів з державного та місцевих бюджетів відповідно до локалізації проекту будівництва дорожнього покриття, а також встановити тарифи за проїзд дорогами, побудованими на концесійних засадах, для вантажного та комерційного транспорту, оскільки автомобілепотік приватного характеру може виявитися низьким.

В нашій державі існує ще радянський механізм, що являє собою плату за вигоди, які влада, населення і економіка країни в цілому отримують від наявності доріг. Він базується на принципі, що користувачем доріг є все суспільство, тому й утримання доріг є справою всього суспільства. За дороги платить все населення і суб'єкти підприємницької діяльності незалежно від ступеню користування автомобільними дорогами. Такий знеособлений підхід до плати за користування автодорогами суперечить ринковим умовам господарювання і критерію справедливості оподаткування.

У більшості країн світу застосовується більш ринковий підхід до визначення механізму плати за користування дорогами, заснований на принципі «користувач платить». Цей принцип реалізується шляхом запровадження спеціальних цільових дорожніх податків (платежів, зборів), які сплачуються користувачами автомобільних доріг, і які, певною мірою, можна назвати платою за послуги автомобільних доріг.

Такі податки, поділяються на два основні типи: платежі за доступ до використання дорожньої мережі. Це умовно-постійні платежі за володіння (придбання, використання) транспортним засобом; платежі за фактичне використання дорожньої ме-

режі. Це платежі, які залежать від фактичного проїзду транспортного засобу.

Існують і інші механізми збору платежів за принципом «користувач платить». Вони справляються з експлуатантів транспортних засобів прямо на дорозі і відносяться до так званих дорожніх мит. Мита встановлюються на проїзд окремими ділянками доріг, мостів, тунелів та інших штучних споруд і є прямими формами сплати дорожніх зборів. Найбільш поширеними сучасними формами дорожнього мита є «плата біля турнікету» (за проїзд платними дорогами) та «плата біля шлагбауму» (за проїзд транзитних або великогабаритних чи великовагових транспортних засобів).

Висновок. Як свідчить світовий досвід, тільки невелика частка загальнодоступних автодоріг може цілком створюватись за гроші приватних інвесторів. Для реалізації будівництва приватної платної автомобільної дороги в якості прибуткового інвестиційного проекту з реальним строком окупності необхідно, щоб співпали такі унікальні обставини, як:

- висока інтенсивність транспортного потоку за даним напрямком;
- складний і більш тривалий проїзд по дублюючій безплатній дорозі;
- спроможність і готовність населення та суб'єктів господарювання платити високу плату за проїзд та інші обставини.

Доля платних доріг в сумарній протяжності національної дорожньої сітки в таких високорозвинених країнах, як США і Франція, складає 0,11% і 0,84% відповідно. Серед найближчих сусідів України найбільшу кількість платних доріг мають Угорщина і Словаччина – по 1,7% та Білорусь – 0,8%. Польща має дві платні дороги, загальна довжина яких становить 110 км.

Зазначене свідчить про обмежені можливості застосування плати за проїзд, як джерела фінансування дорожнього господарства. Доля платних доріг може складати в кращому випадку 10% від протяжності дорожньої мережі.

Платні ділянки доріг мають найвищі технічні характеристики і будуються на тих напрямках, де зосереджений міжрегіональний та міжнародний вантажний транзит, та де інтенсивність руху є дуже високою.

Висновок. Для сприяння залученню інвестицій та підвищенню ефективності роботи транспорту необхідно:

- використання різних джерел фінансування галузі: власних коштів підприємств, коштів державного та місцевих бюджетів, коштів інвесторів, зокрема на концесійній основі, кредитних ресурсів банків та міжнародних фінансових установ;

- проведення переоцінки основних фондів, посилення заходів по збільшенню інвестицій у розвиток транспорту загального користування, що сприятиме упровадженню вітчизняних інноваційних транспортних технологій та технологічній модернізації транспорту;

- упровадження механізму державно-приватного партнерства з метою залучення ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів (участь держави слід обмежувати створенням найбільш сприятливих умов для роботи, наданням гарантій та прийняттям на себе ризиків, в крайньому випадку – дольовою участю у проєкті);

- аналіз можливостей запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології;

- розширення принципів «користувач платить» та «забруднювач платить» при користуванні транспортною інфраструктурою.

Будівництво сучасних автомагістралей з залученням кредитів і недержавних джерел фінансування з наступним введенням плати за проїзд на нових дорогах вищої категорії вигідно в першу чергу державі, як власнику доріг, оскільки дозволяє зняти з бюджету хоч частину витрат на їх будівництво, ремонт та експлуатаційне утримання, а також підвищити ефективність фінансування дорожніх робіт.

Моделю комбінованого фінансування повинна удосконалюватись, виходячи з принципів ефективності, економічності і конкуренції. Довгострокові контракти держави і бізнесу повинні певним чином бути застраховані від можливих ризиків зміни економічної, політичної ситуації, зміни законодавчих основ діяльності.

Основним критерієм відбору проєктів на будівництво доріг за рахунок бюджетного фінансування має бути, в першу чергу, соціальне значення проєкту, його опосередкований вклад в розвиток людського капіталу. Рівень транспортної забезпеченості і доступності населених пунктів є гарантією їх соціально-економічного розвитку. Тому створення нових доріг за рахунок бюджету повинно здійснюватись переважно в частині будівництва під'їздів до сільських населених пунктів.

Перспективним напрямком пошуку джерел фінансування є співпраця з Європейським Союзом та окремими країнами ЄС, які зацікавлені у забезпеченні швидкого та надійного транзиту через територію України.

Список літератури:

1. Аналіз регуляторного впливу. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/32209.html
2. ЄВРО-2012: напрями реалізації нагромадженого потенціалу регіонального розвитку. – К.: НІСД, 2012. – 46 с.
3. Кассір В. В. Нечай А.А. Финансовый механизм развития железнодорожного транспорта Украины / В. В. Кассир, А.А. Нечай // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2013. – Вип. 6. – С. 31-35.
4. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Смельянова. – К.: НІСД, 2013. – 48 с.
5. Моисеев, Г.А. Частное финансирование транспортных инфраструктур за рубежом / Г.А. Моисеев // Транспорт: наука, техника, управление. – 2004. – № 6. – С. 35-43.
6. Капітальні інвестиції за видами діяльності у 2013 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Чернівецькій області – режим доступу: <http://www.cv.ukrstat.gov.ua>
7. Капітальні інвестиції за видами діяльності у 2013 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Закарпатській області – режим доступу: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua>
8. Капітальні інвестиції за видами діяльності у 2013 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Івано-Франківській області – режим доступу: <http://stat.if.ukrtel.net>
9. Капітальні інвестиції за видами діяльності у 2013 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Львівській області – режим доступу: <http://lv.ukrstat.gov.ua>

Гудыма Р.Р.

Буковинский государственный финансово-экономический университет

МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПОГРАНИЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: АДАПТАЦИЯ К УКРАИНСКИМ РЕАЛИЯМ

Аннотация

Дано краткое описание современного финансового обеспечения развития транспортной инфраструктуры западных приграничных областей Украины и освещены основные проблемы. Обозначены отдельные инструменты дальнейшего совершенствования функционирования данного сектора, наиболее адаптированы к существующим украинским условиям. Акцентировано внимание на механизме финансового обеспечения развития транспорта пограничного региона в условиях ссылки межрегионального взаимодействия.

Ключевые слова: транспортная политика, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, механизм финансирования.

Hudyma R.R.

Bukovina State Finance and Economics University

MECHANISMS OF FINANCIAL SUPPORT OF BORDER TRANSPORT INFRASTRUCTURE: ADAPTATION TO UKRAINIAN REALITIES

Summary

A brief description of the current financial provision of transport infrastructure the western border regions of Ukraine and highlights the key issues. Outlined some tools to further improve the functioning of the sector, the most adapted to the current Ukrainian conditions. Attention is focused on the mechanism of the financial security of cross-border transport links in the region in terms of inter-regional cooperation.

Keywords: transport policy, transport infrastructure, public-private partnership funding mechanism.

УДК 330.143:005.21:005.5:005.915

МІСЦЕ СЛУЖБИ КОНТРОЛІНГУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Гутченко А.В.

Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського

Досліджено визначення поняття контролінгу різними авторами та надано своє. Обґрунтована актуальність створення служби контролінгу, а також визначено її місце у діяльності підприємства. Проаналізовані основні функції служби контролінгу.

Ключові слова: управління, контролінг, служба контролінгу, планування, контроль, коригування.

Постановка проблеми. В сучасних умовах будь-яке підприємство для успішного функціонування і підвищення своїх результативних показників у майбутньому має підвищувати конкурентоспроможність. Ефективне управління дозволяє визначати переваги підприємства, вибрати правильну стратегію, контролювати виконання планових показників, вносити коригування, які відповідають реаліям ринкових тенденцій. Одним з найбільш ефективних інструментів, що надає можливість виявити перспективи покращення бізнесу і підвищити конкурентні переваги підприємства може стати контролінг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питання ролі контролінгу в системі управління підприємством приділено багато уваги з боку вітчизняних та закордонних учених: А. М. Кармінський, С.Г. Фалько дослідили сутність та функції служби контролінгу, О.О.Терещенко розглядав методологічні та практичні засади розробки та впровадження системи контролінгу на підприємствах, І. С. Давидович визначив роль контролінгу та його місце в системі управління, Т. Ю. Теплякова розглядала зміст та функції контролінгу, Ю.П. Яковлев досліджував контролінг на основі інформаційних

технологій та функції служби контролінгу, Д. Хан та П. Хорват досліджували впровадження системи контролінгу в різноманітних галузях, його інформаційну підтримку тощо.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Управління на підприємствах представляє собою особливий вид діяльності, що вимагає ефективних технологій для реалізації його функцій. На сучасних підприємствах, які використовують передові методики, частина цих функцій покладається на служби контролінгу, які займаються інформаційною підтримкою та розробленням управлінських технологій з подальшим переказом їх менеджерам для виконання своїх функцій. Система управління з кожним днем вдосконалюється і, не зважаючи на широке висвітлення окремих сторін контролінгу і науковій літературі, дане питання потребує подальшого дослідження.

Мета статті. Головною метою цієї статті є визначення місця служби контролінгу в системі управління підприємством.

Виклад основного матеріалу. Походження терміна «контролінг» йде від англійського слова «to control», яке не має єдиного тлумачення. З економічної точки зору це управління і спостереження.