

стратегічних напрямків для подолання цієї проблеми. На наш погляд, одним з таких напрямків може бути розвиток міжнародних транспортних коридорів за умови включення в них річкової складової.

**Перелік посилань:**

1. *Портовая реформа: откровенный разговор об успехах и пробелах ее реализации.* – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyj-razgovor-ob-uspehah-y-probelah-ee-realyzatsyy/>.

2. *Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного.* – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.

3. *Котлубай В.О. Розвиток річкових вантажоперевезень як передумова відновлення морського транзиту // В.О. Котлубай / III всеукраїнська науково-практична конференція студентів та молодих вчених «Проблеми і перспективи розвитку транспорту» та 67 студентська науково-технічна конференція ОНМУ: Зб. тез доповідей.* – Одеса: ОНМУ, 2014. – 206 с.

4. *Дунайский флот может перевозить до 90 млн т грузов в год* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=20679>.

5. *Проблемы правового режима маломерных судов на внутренних водных путях Российской Федерации* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3751:2013-01-16-06-43-18&catid=324:2013-01-16-06-39-35](http://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=3751:2013-01-16-06-43-18&catid=324:2013-01-16-06-39-35).

6. *На средства ЕС восстановят водный маршрут Днепр-Висла-Одер* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.delfi.lt/abroad/belorussia/na-sredstva-es-vosstanovyat-vodnyi-marshrut-dnepr-visla-oder.d?id=63700742>.

Стаття надійшла: 13.06.2015 р.  
Рецензент: д.е.н., проф. Бабич Д.В.



УДК 330.322

JEL Classification: M210

**МЕХАНІЗМ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ПРИВАБЛИВІСТЮ АТП**

Левченко Я.С., аспірант

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Анотація.** Предметом роботи є наукові підходи та економічний інструментарій механізму інформаційного забезпечення системи управління інвестиційною привабливістю (ІП) АТП. Метою роботи є теоретико-методологічне обґрунтування механізму інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП. Для досягнення поставленої мети у роботі були використані такі загальнонаукові і спеціальні методи і прийоми дослідження: теоретичного узагальнення, аналізу і синтезу – для дослідження теоретичних засад системи управління ІП; абстрактно-логічний – для теоретичного узагальнення і формулювання висновків. В роботі розглянуто механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП. При цьому даний механізм є не простою сумою організаційно-економічних форм, а виступає як певне утворення в системі управління ІП і сам, у свою чергу, є системою. Дія механізму повинна бути направлена на забезпечення управління ІП як в даний час, так і на перспективу.

Визначено, що функціонування системи управління ІП АТП значною мірою залежить від її інформаційного забезпечення, тому розроблено систему підтримки прийняття рішень (СППР) щодо управління інвестиційною привабливістю, як головний елемент механізму інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП і визначені її структурні елементи.

**Ключові слова:** механізм, інвестиції, інформаційне забезпечення, інвестиційна привабливість, підприємство.

## MECHANISM OF INFORMATION SUPPORT OF MOTOR COMPANY INVESTMENT ATTRACTIVENESS MANAGEMENT SYSTEM

Yaroslava Levchenko, Post-graduate  
Kharkiv National Automobile and Highway University

**Abstract.** *The subject of the work is scientific approaches and economic instruments of information support system mechanism of investment attractiveness. The aim is to study the theoretical and methodological mechanism ensuring information system of investment attractiveness of the company. To achieve this goal there have been used the following general scientific and special methods and techniques study: theoretical synthesis, analysis and synthesis - to study the theoretical foundations of the system of investment attractiveness; abstract logical - for theoretical generalizations and drawing conclusions. In this work the mechanism of information support system of investment attractiveness of the company is proved. Moreover, this mechanism is not a simple sum of organizational and economic forms, and acts as a kind of education in the management of investment attractiveness, [The action of mechanism should aim the attractiveness of investment as at present and for the future. It is determined that the system of investment attractiveness of motor company is largely dependent on its information security, developed as a decision support system for the management of investment attractiveness as the main element of the mechanism of information support system of investment attractiveness by motor company and its structural elements.*

**Keywords:** *mechanism, investment, information, investment attractiveness, enterprise.*

**Постановка проблеми.** Сучасна економіка характеризується глобальними процесами виходу з кризи. Цей період є найкращим для реструктуризації діяльності автотранспортних підприємств (АТП). Така реорганізація пов'язана із впливом системних чинників на рівень інвестиційної привабливості АТП і ефективність управління ІП АТП.

Ефективність системи управління ІП АТП значною мірою залежить від її інформаційного забезпечення, оскільки в процесі прийняття управлінського рішення якість інформації впливає на інвестиційні показники, що формують рівень ефективності функціонування підприємства та темпи його економічного зростання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значну увагу методологічним засадам інвестиційної діяльності та вирішенню питань із ІП приділено у роботах зарубіжних і вітчизняних науковців Валінурової Л.С., Л. Гітмана, Коробкова Д.В., Лещенка М.І., Майфата А.В., Маловічко О.С., Д. Норткотта, Строкович Г.В., Федоренка В.Г., Хачатурова Т.С., У. Шарпа та ін. [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8]

**Невирішені складові загальної проблеми.** Слід відмітити, що на сучасному етапі недостатньо дослідженими залишаються питання інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП.

**Формулювання цілей статті.** Цілями цієї статті є теоретико-методологічне обґрунтування і розробка інформаційного забезпечення системи управління інвестиційною привабливістю АТП

**Виклад основного матеріалу.** Інформаційне забезпечення управління інвестиційною діяльністю – це «процес безперервного цілеспрямованого вибору відповідних інформативних показників, необхідних для здійснення аналізу, планування та підготовки оперативних управлінських рішень за всіма аспектами інвестиційної діяльності підприємства» [9].

Система інформаційного забезпечення управління інвестиційною діяльністю визначається галузевими особливостями підприємства, його організаційно-правовою формою та обсягом диверсифікації інвестиційної діяльності. Конкретні показники системи інформаційного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств формуються з використанням зовнішніх і внутрішніх джерел інформації. Показники, що формуються із зовнішніх джерел, поділяються на показники, що:

- характеризують загальноекономічний розвиток держави;
- визначають темпи галузевого розвитку;
- відображають кон'юнктуру інвестиційного та фондового ринків;
- характеризують кон'юнктуру ринку грошових інструментів інвестування;
- відображують діяльність контрагентів і конкурентів.

Показники системи інформаційного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств, пов'язані з внутрішніми джерелами, поділяються на:

- показники, що визначають рівень економічної активності підприємства;

- показники, що характеризують рівень фінансової стійкості підприємства;
- нормативно-планові показники підприємства.

Використання таких показників дозволяє створити цілеспрямовану систему інформаційного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств, орієнтовану як на стратегічні інвестиційні рішення, так і на ефективне управління інвестиційною діяльністю підприємства [9].

З іншого боку, важливими складовими елементами будь-якої системи управління є система планування, контролю та інформаційного забезпечення. Джерелом інформації всередині системи інформаційного забезпечення є система обліку. З метою побудови ефективної системи інформаційного забезпечення необхідно визначити потребу в інформації, через систему обліку зібрати та підготувати її, а через систему звітності – надати цю інформацію за місцем призначення [10].

На нашу думку, механізм інформаційного забезпечення є важливим елементом системи управління ІП АТП. Система управління ІП АТП базується на тому, що ІП АТП характеризується вектором, параметри якого визначаються як кількісними, так і якісними показниками. Крім того, якісні показники можуть бути об'єктивними та суб'єктивними. У результаті аналізу такого вектора приймається рішення щодо інвестування в певний об'єкт.

З огляду на це, управління ІП АТП є функціональною підсистемою управління потоком інвестицій як з боку інвестора, так і з боку одержувача інвестиційних ресурсів. Фактично, інтенсивність інвестиційного потоку залежить від локальної привабливості об'єкта інвестування, регіону або галузі та привабливості країни для інвестицій у цілому.

Залежно від інтенсивності потоку інвестицій створюється інформаційна мережа, елементами якої відповідають показники, що характеризують інвестиційну діяльність. Максимальний потік у мережі відповідає максимальному інвестиційному потоку. Виходячи з цього, з метою управління рівнем ІП АТП достатньо стежити за інформаційними потоками, що супроводжують інвестиційні потоки.

Для прогнозування інформаційного потоку важливо проводити моделювання розвитку інвестиційних потоків, що відповідають стійкій частині інвестиційної мережі. Проведення таких обчислювальних експериментів дозволить знаходити оптимальні рішення як для інвестора, так і для одержувача інвестицій.

Таким чином, управління ІП АТП неможливе без відповідної СППР стосовно надання інвестиційних ресурсів (з боку інвестора) або їх використання (з боку одержувача інвестицій), тому автором запропонований механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП (рис. 1).

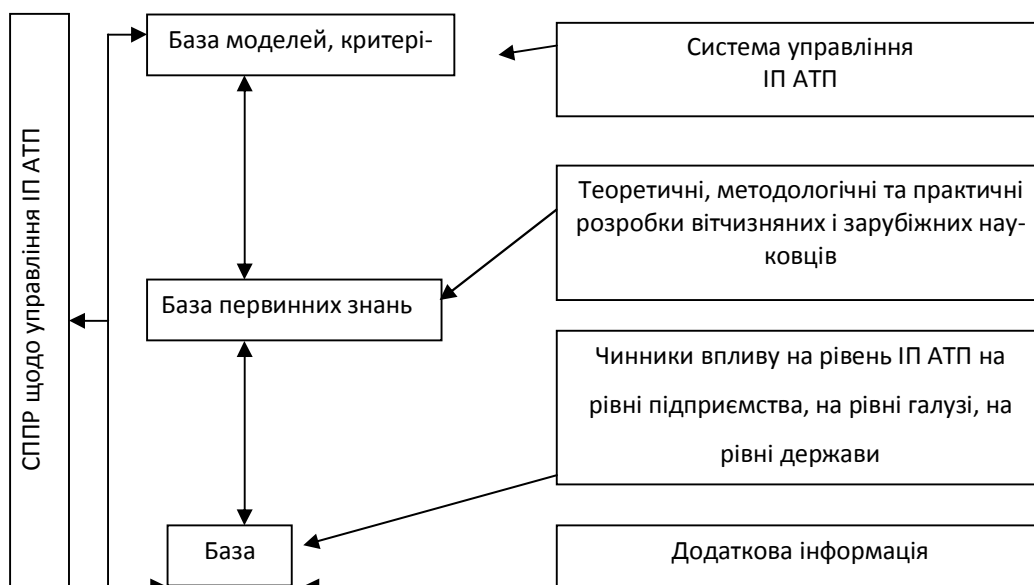


Рисунок 1 - Механізм інформаційного забезпечення системи управління інвестиційною привабливістю АТП

Вважаючи, що основні елементи СППР відомі [11], підкреслимо особливості реалізації механізму інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП.

По-перше, база даних повинна забезпечувати наявність усіх чинників впливу на рівень ІП АТП (державних, галузевих, на рівні підприємства), їх діагностування, відкритий доступ до всієї супроводжувальної інформації як інвестора, так і одержувача інвестицій. Слід зауважити, що наявна система збору та поширення статистичної інформації не забезпечує навіть частково потребу в ній. Погіршують становище неповнота, неточність, недостовірність, неоднозначність статистичних даних і громіздкий бюрократичний апарат, що не дозволяє вчасно отримати необхідну для аналізу інформацію. Крім того, база даних повинна забезпечувати весь комплекс маркетингових і рекламних заходів, бути базою для засобів масової інформації, для проведення спецзаходів (наприклад, зміни домінант сприйняття, психологічного клімату тощо) [12].

По-друге, база первинних знань є досить специфічною, оскільки повинна забезпечувати прийняття рішення щодо оптимізації рівня ІП АТП на підставі наявної бази даних, і для цього продукувати множину Парето-оптимальних рішень [11].

Система управління ІП АТП характеризується ієрархічністю цілей, критеріїв, чинників і точок управління, а також сукупністю моделей, що забезпечують певну діагностику, аналіз і можливість моделювання розвитку ІП АТП на основі неповної, неточної, недостовірної, неоднозначної інформації. Тому найбільш пристосованою є нечітка база первинних знань продукційного типу з нечіткими висновками. Ієрархія такої бази певною мірою повторює ієрархію системи управління ІП АТП.

Моделювання розвитку ІП АТП і побудова відповідної СППР потребує залучення широкого спектру моделей і методів, запозичених із різних галузей знань. СППР щодо управління ІП АТП – це інтелектуалізована система обробки даних, ієрархії показників, чинників впливу на них і цілей. У зв'язку з тим, що формування глобальних цілей може бути неможливим, СППР щодо управління ІП АТП має працювати з багатоцільовими, багатокритеріальними ієрархічними моделями, тобто повинна мати можливість оцінити цілі, показники, чинники впливу на них та їх інтегральні оцінки для різних рівнів ієрархії ІП. Такі ієрархічні системи доповнюються додатковою інформацією у вигляді знань, професійного досвіду, а також експертних оцінок висококваліфікованих спеціалістів з інвестування.

Таким чином, механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП характеризується високим рівнем невизначеності, неповнотою необхідної інформації та, як наслідок, відсутністю якісного діагностування наявних даних. Проте, незалежно від умов невизначеності, СППР щодо управління ІП АТП повинна продукувати погоджені управлінські рішення, направлені на оптимізацію рівня ІП АТП. Багатокритеріальний вибір оптимальних управлінських рішень, суб'єктивність цільового вибору та неузгодженість цілей призводять до прийняття організаційних управлінських рішень, пов'язаних із неефективним використанням ресурсів, що ускладнює досягнення сформульованих цілей. На ліквідацію наслідків таких рішень можуть бути витрачені значні ресурси.

СППР щодо управління ІП АТП має бути достатньо змістовною та доступною для ОПР, яка приймає рішення щодо рівня ІП як на рівні об'єкта інвестування, так і на рівні галузі, регіону або країни. Зацікавленість в отриманні інвестицій сприяє наповненню бази даних об'єктами, що дозволяє порівнювати, аналізувати та моделювати можливі стратегії їх розвитку.

**Висновок.** Методом впровадження СППР удосконалено механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП. На відміну від існуючих механізмів, запропонований автором механізм складається з:

- бази первинних даних;
- діагностування бази первинних даних;
- бази знань;
- багатокритеріальності оцінки рівня інвестиційної привабливості.

Такий механізм дає можливість управління ІП АТП з врахуванням ієрархічності цього процесу, а також передбачає вибір показників, що дають можливість об'єктивно охарактеризувати рівень привабливості відповідних підприємств.

**Перелік посилань:**

1. *Валинурова Л.С. Инвестирование: учеб. / Л.С. Валинурова, О.Б. Казакова. – М.: Волтерс Клувер, 2010. – 448 с.*
2. *Гитман Л.Дж. Основы инвестирования: учеб., пер. с англ. / Л.Дж. Гитман, М.Д. Джонк. – М.: Дело, 1997. – 1008 с.*
3. *Коробков Д.В. Інвестиційна привабливість підприємств енергетичної галузі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.02.02 – економіка та управління науково-технічним прогресом / Д.В. Коробков. – Харків, 2006. – 23 с.*

4. Лещенко М.И. Инновационно-инвестиционная стратегия промышленности: учеб. пособ. / М.И. Лещенко, В.А. Демин, И.И. Марущак. – М.: МГИУ, 2007. – 340 с.
5. Майфат А.В. Гражданско-правовые конструкции инвестирования: монография / А.В. Майфат. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 328 с.
6. Маловичко А.С. Вплив ризик-менеджменту на інвестиційну привабливість підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.С. Маловичко. – Донецьк, 2007. – 21 с.
7. Норткотт Д. Принятие инвестиционных решений: пер. с англ. / Д. Норткотт. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 247 с.
8. Строкович Г.В. Вибір стратегії інвестування підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.06.01 – економіка підприємства та організація виробництва / Г.В. Строкович. – Харків, 1999. – 17 с.
9. Семенова А.А. Инновационно-инвестиционный менеджмент: учеб. пособ. / А.А. Семенова, И.И. Марущак., под редакцией М.И. Лещенко. – М.: МГИУ, 2007. – 249 с.
10. Концепция контроллинга: Управленческий учет. Система отчетности. Бюджетирование / Horvat & Partners; пер. с нем, 3-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 296 с.
11. Черноруцкий И.Г. Методы принятия решений: учеб. пособ. / И.Г. Черноруцкий. – СПб.: БХВ-Петербург, 2005. – 416 с.
12. Лебедев-Любимов А. Психология рекламы / А. Лебедев-Любимов. – СПб.: Питер, 2002. – 368 с.

Стаття надійшла: 08.06.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 338.2:656.07  
JEL Classification: D91

## МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ

Майборода Ю. В., аспірант

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків

**Анотація.** У статті обґрунтовано методичний підхід до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту як показника, що характеризує результативність його діяльності. Предметом дослідження у статті виступили теоретичні та методичні аспекти оцінки підприємницької активності підприємства. Дослідником запропоновано оцінювати підприємницьку активність на основі комплексного показника, який включає три компоненти: виробничо-збутову, фінансову і безпосередньо підприємницьку. Виробничо-збутову компоненту формують показники, що характеризують майновий стан підприємства, обсяги автотранспортних послуг у натуральних показниках, кількість працюючих, кількість одиниць рухомого складу, що використовується при здійсненні основних видів перевезень. Розрахунок інтегрального показника за фінансовою компонентою базується на основних фінансових результатах діяльності підприємства, показниках ефективності виробництва і реалізації послуг - основних показниках, що характеризують фінансовий стан підприємства. Підприємницька компонента формується на основі кількості впроваджених нових видів автотранспортних послуг, кількості нових маршрутів, кількості додаткових послуг, кількості робітників, що підвищили кваліфікації або отримали права вищої категорії, оновлення рухомого складу, кількості отриманих ліцензій та дозволів. Розрахунок інтегрального показника базується на таксономічному методі. Підприємство характеризує більший рівень активності за будь-якою із компонент, якщо значення таксономічного показника відповідно більш наближене до одиниці. Для кожної із компонент у подальшому визначається достатній рівень активності, який стає основою формування комплексного показника. У свою чергу, комплексний показник підприємницької активності підприємств автотранспорту стає основою визначання дієвих заходів із формування організаційно-економічного механізму розвитку їх підприємницької діяльності.

**Ключові слова:** автотранспортне підприємство, підприємницька діяльність, підприємницька активність, виробничо-збутова складова підприємницької активності, фінансова складова підприємницької активності.