

до державного й місцевих бюджетів, розширити права органів місцевого самоврядування у сфері оподаткування;

- зростання видатків пропорційно зі зростанням доходів бюджету, це гарантуватиме збалансованість бюджету за будь-яких економічних умов у державі;

- проведення заходів по зменшенню тенізації економіки;

- прогнозована й стійка система надходжень, що, в свою чергу, потребує застосування економічно вигідних автоматизованих систем збирання та оброблення статистичної інформації.

Література

1. Точиліна І.В. Вплив пільгового оподаткування на доходи бюджету // Актуальні проблеми економіки. – 2010. - №3. – С.227-235.

2. Точиліна І.В. Вплив пільгового оподаткування на доходи бюджету // Актуальні проблеми економіки. – 2010. - №3. – С.227-235.

3. Карлін М.І. Бюджетна система України: Навч. посіб. – К.:Знання, 2008. – 428 с.

4. <http://www.minfin.gov.ua>

5. Постанова ВРУ «Про звіт про виконання Державного бюджету України за 2008 рік»

6. Закон України «Про Державний бюджет України на 2009 рік», 2009, №20, №21-22

7. Закон України «Про Державний бюджет України на 2008 рік та про внесення змін до деяких законодавчих актів України» № 107-VI, прийнятий ВРУ 28 грудня 2007р.

8. ВР України, Бюджетний кодекс України, від 21.06.2001 №2542 – III

9. Закон України «Про Державний бюджет України на 2010 рік», 2010, №7-8

10. Самолова Е. Бюджетна система Украины – обзор за I полугодие 2009 г. И перспективы развития в 2010 г. // Кредит-Рейтинг Монитор. – 2009. – № 10 (26). – С. 29-36.

УДК 330.322.4

БИЗНЕС-МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ИНВЕСТИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Каспирович А.В.

Шаталова Т.С.

Постановка проблемы. В современных условиях роль транспортной системы в экономической сфере деятельности государства существенно возросла, что связано с повышением уровня деловой активности, активизацией процессов международной интеграции, развитием туризма и др. Поэтому к транспортной системе предъявляются новые требования: скорость, мобильность, доступность, проходимость. Авиация, как наиболее быстрый вид транспорта, который способен обеспечить связь пунктов, какие не может

связать ни один другой вид транспорта, в наибольшей мере удовлетворяет современное деловое общество.

Мировая практика показывает, что эффективное функционирование воздушного транспорта способствует укреплению международных связей и экономическому процветанию страны. На современном этапе развития украинское государство не обладает развитой системой воздушного транспорта и сталкивается с рядом проблем при попытке ее реорганизовать, главной из которых является недостаточное финансирование [1-2].

В ближайшей перспективе перед отечественной экономикой стоит ряд задач, от решения которых зависит процесс евроинтеграции Украины. Первоочередной из них является реорганизация процесса инвестирования с целью его унификации и стандартизации, что позволит обеспечить максимальную эффективность его реализации [3].

Анализ последних исследований и публикаций. Проблема инвестирования в экономику Украины широко исследуется современными учеными и специалистами. Освещение этой проблемы в отрасли воздушных перевозок можно встретить в работах А. Троценко, А. Пелагенко, А. Агеева и др. Работы данных авторов посвящены особенностям развития гражданской авиации Украины и ее перспективам. В них рассматриваются пути преобразования инфраструктуры воздушного транспорта и особенности ее финансирования.

Однако, несмотря на значительный объем публикаций по данной тематике, в научной литературе остается недостаточно освещенной проблема реорганизации процесса инвестирования на основе процессного подхода.

Целью научной статьи является разработка бизнес-модели процесса инвестирования предприятий гражданской авиации на основе процессного подхода, который позволяет рассматривать их деятельность как связанную систему бизнес-процессов, каждый из которых протекает во взаимосвязи с другими бизнес-процессами или внешней средой и обеспечивает повышение эффективности деятельности рассматриваемых предприятий.

Основной материал. Организация системы управления может осуществляться на основе различных подходов, наиболее распространенными из которых являются функциональный и процессный. При этом практика показывает, что система управления, построенная на принципах процессного управления, является более эффективной и результативной по сравнению с равной ей по масштабу функциональной системой. Кроме того, в настоящий момент применение процессного подхода является обязательным условием для построения системы менеджмента качества в соответствии с требованиями стандартов серии ISO.

Следует отметить, что бизнес-процесс рассматривается как система последовательных, целенаправленных и регламентированных видов деятельности, в которой посредством управляющего воздействия и с помощью необходимых ресурсов входы процесса преобразуются в выходы - результаты процесса, представляющие ценность для потребителей.

Автором разработан бизнес-процесс инвестирования предприятия гражданской авиации Украины в виде последовательности операционных процессов. При этом в качестве инструментального средства для построения бизнес - процесса инвестирования предлагается использовать программный продукт Business Studio (разработчик – группа компаний «Современные технологии управления», Россия), который позволяет создавать разнообразные варианты графических моделей бизнес-процессов с помощью диаграмм, выполненных в различных нотациях моделирования [4].

Необходимо подчеркнуть, что моделирование бизнес-процессов осуществляется на основе принципа декомпозиции, который состоит в начальном разделении объекта на более мелкие части и последующем соединении их в более детальное описание объекта.

На верхнем уровне модели рассматриваемая система представляется в виде одного процесса (рис. 1), далее он декомпозируется на совокупность бизнес-процессов верхнего уровня. Каждый из бизнес-процессов верхнего уровня декомпозируется на ряд подпроцессов.

Контекстная диаграмма представляет собой самую верхнюю диаграмму, на которой объект моделирования представлен единственным блоком с граничными стрелками. Стрелки на этой диаграмме отображают связи объекта моделирования с окружающей средой. Такая диаграмма устанавливает область моделирования и ее границы.

Из рис. 1 видно, что в процессе инвестирования при поступлении запрашиваемых инвестиций на выходе может быть получен готовый объект. Процесс инвестирования в инфраструктуру предприятия гражданской авиации регулируется законодательством страны, международными соглашениями, в частности программными положениями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и методологическими особенностями совершенствования инфраструктуры аэропортов.



Рис. 1. Контекстная диаграмма

На следующем этапе этот процесс декомпозируется на ряд бизнес-процессов верхнего уровня (рис. 2), включающий диагностику, экспертизу, рассмотрение проектов, комплексный анализ, заключение договора, финансирование и выполнение работ [5].

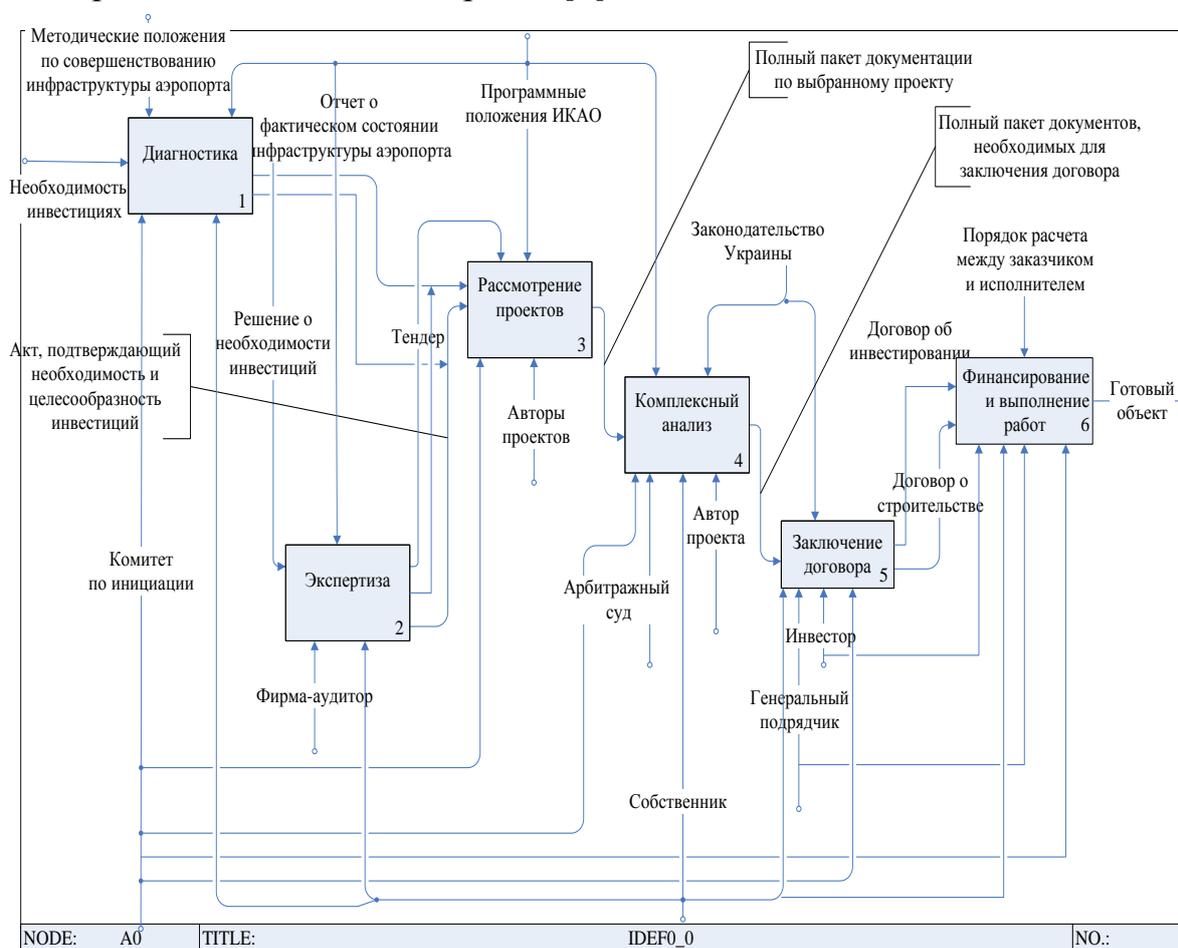


Рис. 2. Бизнес-процесс инвестирования инфраструктуры предприятия гражданской авиации

Рассмотрим подробнее каждый из этапов. На первом этапе специалистами предприятия проводится внутренний анализ фактического состояния инфраструктуры аэропорта и осуществляется принятие решения о необходимости и целесообразности инвестирования.

На втором этапе осуществляется обязательный анализ состояния инфраструктуры объекта исследования специализированными организациями.

Третий этап характеризуется проведением тендера на лучший проект строительства или модернизации аэровокзального комплекса и выбором такого.

Четвертый этап посвящен комплексной проверке выбранного проекта по целому ряду направлений. Результатом данного этапа является подготовка полного пакета документов, необходимых для заключения договора.

Пятый этап посвящен непосредственно ведению переговоров и заключению договоров.

На шестом этапе осуществляется выделение необходимых средств и оплата строительных работ с учетом контроля качества.

Моделирование деятельности на низших уровнях модели тесно коррелирует с прикладными методиками и технологиями деятельности

Рассмотрим детально механизм управления бизнес-процессом верхнего уровня «Рассмотрение проектов» (рис. 3).

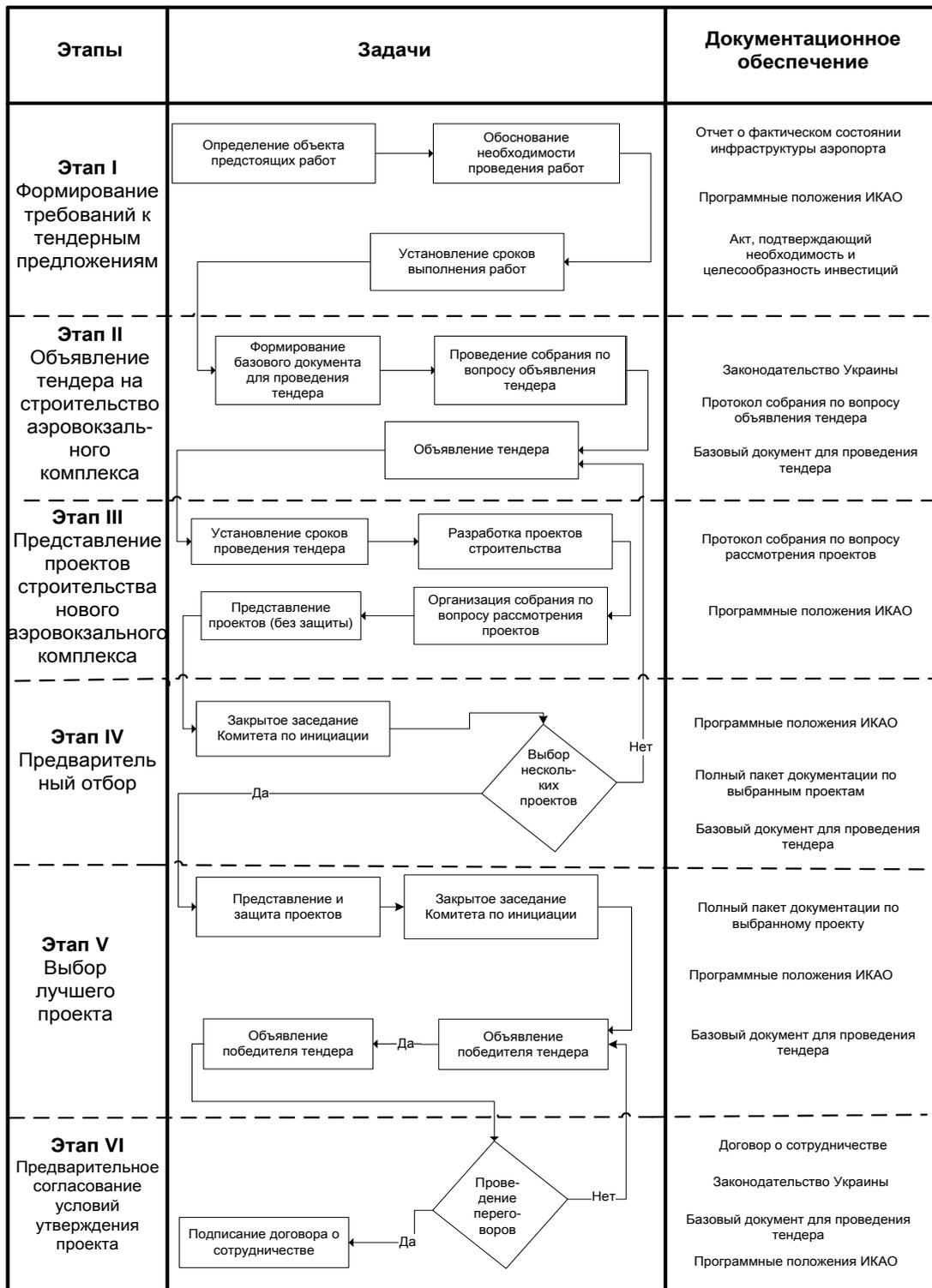


Рис. 3. Механизм управления бизнес-процессом верхнего уровня «Рассмотрение проектов»

На первом этапе определяется объект предстоящих работ, обосновывается необходимость их проведения и устанавливаются сроки выполнения.

На втором этапе все сформированные требования сводятся в так называемый базовый документ, на основании которого объявляется тендер на строительство нового аэровокзального комплекса.

Третий этап, наиболее длительный, включает разработку проектов и их презентацию.

На четвертом этапе проходит закрытое заседание Комитета по инициации, на котором осуществляется предварительный отбор нескольких (от 2 до 6, в зависимости от условий базового документа) проектов.

Пятый этап характеризуется представлением и защитой отобранных проектов. На данном этапе Комитет по инициации осуществляет выбор наиболее удовлетворяющего требованиям заказчика проект; в завершение объявляется победитель тендера.

Последний этап посвящен непосредственно ведению переговоров, в случае успешного завершения которых стороны подписывают договор о сотрудничестве.

Выводы. Таким образом, в работе представлена бизнес-модель процесса инвестирования предприятия гражданской авиации в виде одного процесса и в виде декомпозированной совокупности бизнес-процессов верхнего уровня, смоделирован механизм управления бизнес-процессом «Рассмотрение проектов», что позволит унифицировать данный процесс, и обеспечит, в конечном счете, повышение эффективности его выполнения.

Дальнейшие исследования будут направлены на моделирование последующих уровней декомпозиции бизнес-процесса с целью достижения большей унификации процесса инвестирования предприятий гражданской авиации Украины с использованием экономико-математических методов и моделей.

Литература

1. Дергачев В.А. Геоэкономика Украины: Научная монография/ В.А. Дергачев. — Одесса: ИПРЭЭИ НАНУ, 2002. — 244 с.
2. Легенький Г. Проблеми розвитку транзитних перевезень та шляхи їх вирішення/ Г. Легенький, А.Новікова // Економіка України. — 2000. — №7. — С.23-28.
3. Агеев О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи/ О. Агеев // Урядовий кур'єр. — 2005. — № 71. — С.14-19.
4. Проектирование системы управления: Методика// Материалы по внедрению ПП Business Studio/ разработчик Группа компаний «Современные технологии управления». — Самара, 2008. — 53 с.
5. Шаталова Т.С. Механизм управления бизнес-процессом инвестирования воздушных перевозок/ Т.С. Шаталова, А.В. Каспирович// MATERIAŁY VI MIĘDZYNARODOWEJ NAUKOWI-PRAKTYCZNEJ KONFERENCJI «NAUKA:

TEORIA I PRAKTYKA – 2010», (07-15 sierpnia 2010 roku): [Ekonomiczne nauki]. – Przemysł: Nauka i studia, 2010. – Volume 1. – С.41-44.

УДК 159.9.072

ЮМОР КАК ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ФЕНОМЕН: КОГНИТИВНЫЙ КОМПОНЕНТ

Квасник А.В.
Гордеева А.В.

Парадоксально, но научные поиски зачастую сосредотачиваются именно там, где, казалось бы, и так все понятно. Поскольку *юмор* – всем знакомая, приятная и веселая форма поведения, на первый взгляд может показаться, что он не нуждается в психологических исследованиях, научных объяснениях, выявлении закономерностей. Тем не менее, накопленный на сегодняшний день огромный массив эмпирических данных свидетельствует об обратном: за кажущейся простотой и несерьезностью скрывается масса вопросов, поскольку юмор пронизывает все стороны психической организации человека, является видной компонентой его индивидуальности.

Подобно ряду других психологических образований, отличающихся сложностью структурной организации, юмор не имеет однозначной научной интерпретации. В психологии юмор определяют как *способность личности выявлять, фиксировать и осмысливать комическое в окружающей действительности и эмоционально на него реагировать*.

Актуальность настоящего исследования обусловлена как концептуальной неопределенностью вопроса, так и запросами психологической практики. Многообразие авторских подходов к определению юмора, с одной стороны, и отсутствие конкретных представлений – с другой, свидетельствуют о несформированности теоретической базы, что влечет за собой и слабость методологического аппарата. Особенно отчетливо эта тенденция проявляется в отечественной психологии: отсутствие надежных методик измерения юмора связано с ограниченным количеством экспериментальных работ.

Новизна исследования заключается в построении более определенного и полного, по сравнению с ранее предложенными, конструкта юмора на основе систематизации имеющихся теоретических и экспериментальных данных. Научный интерес и практическую ценность представляет процесс разработки методики изучения юмора, которая позволит более детально отразить черты психической жизни личности в сочетании с привычными методами психологического исследования.

Содержательный *теоретический анализ научных работ* ведущих специалистов в психологии юмора демонстрирует сложность и многоаспектность данного феномена [1]. Ознакомившись с основными направлениями исследования юмора, среди которых выделяются психоаналитическая теория (Freud, Oring), теория превосходства/унижения