

наявності збурень та об'єктивної пропускну здатності керуючих органів є необхідною умовою забезпечення ефективності функціонування економічної системи на кожному етапі її розвитку. Іншими словами, якщо організація сконцентрована лише на те, щоб вижити у ворожому середовищі, вона буде не здатна функціонувати в ньому гармонічно та ефективно в довгостроковому періоді.

Стратегія «життя» на відмінну від «виживання» спрямована на усвідомлення індивідуальних особливостей організації, які допомагають її уособленню та визначенні конкурентних переваг, спонукує не обмежуватись, а шукати нові можливості розвитку. Поведінка успішної сучасної організації повинна бути не реактивною, а проактивною, коли вона сама в процесі адаптації до навколишнього середовища створює нове оточення та здатна розглядати альтернативні варіанти розвитку.

Важливим є розуміння проблем з якими стикається економічна система в процесі функціонування. Хибним є обмеження лише минулим досвідом вирішення подібних задач, адже маємо справу з динамічністю усіх процесів, які протікають у суспільстві. Усвідомлення проблемної ситуації повинно бути глибоким, а система керування повинна бути наділена властивістю пошуку рішення у самій проблемі.

Отже, сучасна парадигма стратегічного розвитку покликана забезпечити організації підвищенні шанси на стійкий розвиток та формування нової управлінської культури.

УДК 338

Т.И. Каткова, В.А. Головко

Национальный технический университет

«Харьковский политехнический институт»

**ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕРТНЫЕ СИСТЕМЫ С
БИНЕЧЕТКИМИ ВХОДНЫМИ ДАННЫМИ**

Katkova T.I., Golowko V.A.

**DIAGNOSTIC EXPERT SYSTEM WITH FUZZY INPUT
VARIABLE**

Традиционные подходы к диагностике состояния экономических систем используют метод многомерного дисперсионного анализа. Основной недостаток метода – разбиение пространства возможных значений контролируемых параметров системы на два подпространства разделяющей гиперплоскостью, что приводит к двухальтернативной классификации объектов диагностики. Развитие этой технологии – регрессионный метод, который позволяет связать значения контролируемых параметров с значением идентифицирующего параметра системы. При этом числовое значение этого параметра определяет меру

принадлежности системы к классу нормально функционирующих. Сложности теоретико-вероятностного описания распределений возможных значений контролируемых параметров привели к целесообразности получения этих описаний в терминах нечеткой математики. Теперь для каждого из контролируемых параметров предварительно формируются функции принадлежности нечеткого значения этого параметра к однородному из поддиапазонов диапазона возможных его значений и создается база нечетких продукционных правил. Далее в процессе идентификации состояния объекта диагностики последовательно решаются задачи агрегирования степени истинности предпосылок по каждому из нечетких продукционных правил, активизации заключений каждого из этих правил, аккумулярование активизированных заключений и, наконец, приведение к четкости для каждой аккумулярованной выходной переменной. Эта процедура хорошо отработана и реализуется одним из известных алгоритмов нечеткого вывода (Мамдани, Ларсена и др.). Неформальный, субъективный компонент этой процедуры – описание функций принадлежности нечетких значений контролируемых параметров выбранным поддиапазоном. В докладе предлагается технология, ослабляющая жесткие требования к этой процедуре. Смысл предлагаемого менее обязывающего подхода состоит в описании числовых характеристик функций принадлежности нечеткими числами. Тогда каждый из нечетких параметров станет бинечетким [1].

В докладе рассмотрена технология построения функций принадлежности таких бинечетких чисел.

Литература:

1. Серая О.В. Многомерные модели логистики в условиях неопределенности / - Х.: фл-п Стеценко, 2010. - 512 с.

УДК 338

О.А. Ковальчик

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

**ОПТИМІЗАЦІЯ ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ АВТОДОРОЖНЬОГО
ПІДПРИЄМСТВА НА ДОРОЖНІ РОБОТИ**

О.А. Kovalchyk

**OPTIMIZATION BUDGET FOR ROAD WORK OF ROAD-TRANSPORT
ENTERPRISES**

Недостатні обсяги фінансування дорожнього господарства та підприємств з експлуатації автодоріг за останні роки спричинили значне погіршення техніко-експлуатаційного стану мережі автомобільних доріг України та скорочення обсягів будівництва, реконструкції та ремонту