Ключевые слова: *финансовый кризис предприятия, антикризисное управление, финансовая устойчивость, платежеспособность.*

Bonyar S., Skutova-Korh Y.
THEORETICAL BASIS OF CRISIS MANAGEMENT

In the article the concept of the financial crisis at the plant, the factors for its occurrence and is held together existing methods for evaluating the financial condition of the company in order to prevent the occurrence and elimination of the financial crisis.

Keywords: *financial crisis company, crisis management, financial stability, solvency.*

УДК 656.078

Стрілок І.І., Шкляр В.В.

ХАРАКТЕРИСТИКА ТА СУЧАСНИЙ СТАН ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті охарактеризовано складові частини підприємств водного транспорту та проаналізовано сучасний стан їх розвитку. Розглянуто специфіку функціонування підприємств водного транспорту.

Ключові слова: *підприємства водного транспорту, стан розвитку підприємств, ефективність функціонування.*

Постановка проблеми. Актуальною проблемою, що сьогодні стоїть перед водним транспортом України, є відновлення колишнього пріоритетного статусу в рамках національної економіки та завоювання міцних конкурентних позицій на світовому ринку транспортних перевезень.

В Україні налічується велика кількість компаній, які надають різноманітні транспортні послуги, такі як вантажоперевезення, переїзди, вантажно-розвантажувальні роботи, логістика, експедиція та інші. У зв'язку із зростанням попиту на транспортні послуги, кількість таких компаній постійно збільшується, розширюється список послуг, які вони пропонують [1]. Адже послуги перевезення - це життєво важлива частина будь-якого бізнесу, і часто від них залежить функціонування всієї компанії. Безумовно, ринок транспортних послуг в Україні переповнений, але тільки поодинокі транспортні фірми можуть надати своїм клієнтам повний комплекс послуг на найвищому рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми функціонування та розвитку підприємств транспортної галузі, зокрема підприємств водного транспорту України розглядали та досліджували в своїх працях такі автори як Коба В.Г., Боняр С.М., Ковбатюк М.В., Майстенко О., Гурченков О., Котлубай М.І., Овдієнко І.М., Бикова О.Д., Семенов В.Ф. та інші.

Невирішена частина проблеми. Перетворення, що відбувалися останні роки з усією країною, не могли не торкнутися як транспортної галузі в цілому, так і підприємств водного транспорту. На жаль, не всі підприємства, що представляли водну індустрію, змогли пристосуватися до нових умов господарювання і продовжити ефективну діяльність. Тому на сьогоднішній день безліч науковців досліджують умови діяльності та проблеми розвитку як транспортного комплексу України в цілому, так і окремих його частин.

Мета дослідження полягає у характеристиці сучасного стану підприємств водного транспорту України, визначенні їх складу та специфічних особливостей розвитку.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до закону України «Про транспорт» до складу водного транспорту входять підприємства морського та річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські та річкові шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського та річкового транспорту [2].

Наразі більшість підприємств морегосподарського комплексу знаходяться в системі Міністерства інфраструктури. Управління іншими сферами морської галузі здійснюється іншими міністерствами: Міністерством аграрної політики та продовольства (рибопромисловий комплекс), Міністерством економічного розвитку і торгівлі (суднобудівна та судноремонтна галузь), Міністерством оборони (військово-морська діяльність), Міністерством екології та природних ресурсів (наукові дослідження у морській сфері, охорона Чорного моря), Міністерством енергетики та вугільної промисловості (освоєння шельфу Чорного та Азовського морів), Міністерством освіти та науки, молоді та спорту (підготовка кадрів за морськими спеціальностями), Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства (регіональний розвиток приморських регіонів), Державною прикордонною службою (охорона морських кордонів). Координація між цими органами виконавчої влади у здійсненні морської діяльності практично відсутня [3].

Рис. 1. Склад підприємств водного транспорту

Кожне підприємство водного транспорту – це складна виробничо-економічна система, в межах якої здійснюються різні види діяльності, що об’єднуються в певні напрямки. Одноча-

сно в процесі розвитку морський торгівельний порт, стивідорну або судноплавну компанію та будь-яке інше підприємство морського транспорту розглядають як цілісний організм [4].

Склад підприємств водного транспорту, діяльність яких безпосередньо пов'язана з організацією і/або перевезенням вантажів та пасажирів, зображено на рисунку 1. Найбільшу кількість підприємств становлять судноплавні компанії (близько 300) [5]; в Україні діють 33 порти, з яких 18 – морські торгівельні порти, 4 – морські рибні порти та 11 річкових портів [6]; 26 суднобудівних (СБ), судноремонтних (СР) та суднобудівних-судноремонтних заводів (СБСРЗ) [7]; 30 науково-дослідних і проектно-конструкторських закладів [5]; також значну кількість становлять компанії, які виступають в якості постачальників різного роду послуг: стивідорні компанії (38)[8], транспортно-експедиторські, агентські, постачальницькі (шипчандлерські) компанії, фрахтові брокери і т.п.

Якщо розглянути структуру підприємств водного транспорту, то відсоткове співвідношення розподіляється наступним чином (рис. 2): підприємства морського транспорту становлять 4,6%, річкові порти – 1,7%, а питома вага підприємств, які відносяться, як до морських, так і до річкових, складає 93,7%.

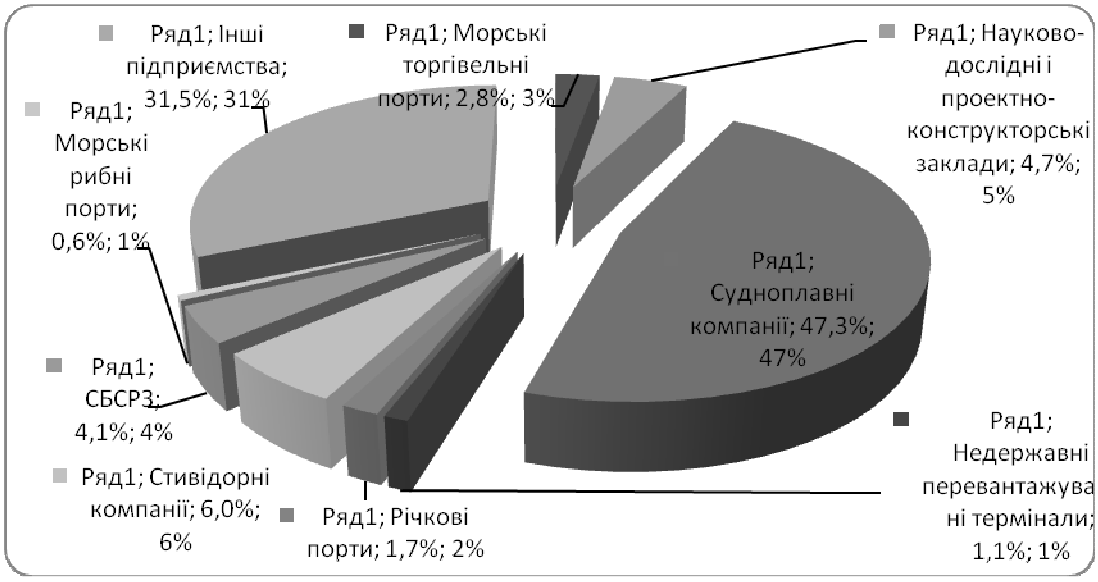

Рис. 2. Структура підприємств водного транспорту

Найбільшу питому вагу в структурі портів займають морські торгівельні порти – 2,8%, адже діапазон їхньої діяльності набагато ширший за річкові порти, частка яких становить 1,7% та морські рибні порти – 0,6%. Щодо інших підприємств водного транспорту, то найбільшу частку становлять судноплавні компанії – 47,3%, всі інші підприємства займають майже однакову питому вагу: стивідорні компанії – 6%, науково-дослідні і проектно-конструкторські заклади – 4,7%, СРЗ,СБЗ та СРСБЗ – 4,1%.

Величина питомої ваги у структурі не являється показником значущості підприємств, адже вони мають різну специфіку та напрями діяльності, але разом з тим взаємопов'язані та впливають на діяльність один одного.

Судноплавні компанії здійснюють перевезення водним транспортом, пунктом відправлення і призначення виступають порти, де відбувається завантаження і розвантаження вантажу, здійснюються додаткові заходи – зберігання, пакування, консолідація і т.п. Частка «місцевих» судноплавних компаній відносно морських вантажоперевезень становить не більше восьми відсотків.

На сьогоднішній день під українським прапором морські вантажоперевезення забезпечують не більше десяти компаній. Серед яких великі компанії «Українське Дунайське пароплавство», «Укрферрі», «Торговельний флот Донбасу», «Укррічфлот», «НІБУЛОН» і кілька

інших дрібних фірм. Природно, невеликим компаніям легше вижити в умовах швидко мінливого ринку морських вантажоперевезень, а також є можливість надання додаткових послуг своїм клієнтам. У цих організаціях наявність флоту чисельністю два-три судна, які працюють, як правило, на задоволення потреб внутрішнього ринку великих корпорацій [9].

Багатопрофільність виробництва, орієнтація на світовий ринок, можливість виготовляти конкурентоспроможну на світовому ринку продукцію говорять про те, що сьогодні (при сприятливій кон'юнктурі світового суднобудівного ринку) Україна не повинна втратити шанс зберегти і розвинути накопичений суднобудівний потенціал. Підприємства галузі зберегли з радянських часів значну виробничу базу, і за умови зваженої державної економічної політики суднобудування може стати однією з ключових галузей промисловості в країні. В Україні діє значна кількість суднобудівних підприємств, розташованих на півдні і в центрі країни, що становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має певну інфраструктуру. Тому можна говорити про те, що суднобудування впливає на загальний стан економіки, створюючи кумулятивний ефект не тільки в самій галузі, а й суміжних галузях та видах виробництв. Ці підприємства вносять значні кошти до Державного бюджету. Крім того, суднобудування є галуззю промисловості, яка потребує істотних людських ресурсів, тим самим сприяючи зайнятості населення. Тому стан розвитку суднобудування суттєво впливає на соціально-економічний стан країни [10].

Не дивлячись на те, що порти в основному відповідають стандартам 60-70-х років 20 століття і зазнають серйозних труднощів з обробкою суден вантажопідйомністю понад 80000 тон, які є на сьогодні найбільш економічними для перевезення масових вантажів, а перевантажувальна техніка портів (в основному універсальна) має крайній ступінь зношеності (60-90%) та не відповідає сучасним вимогам до розмірності вантажопідйомності і продуктивності, величина обсягів перевезень продовжує незначно зростати – про що свідчать дані аналізу.

Обсяг переробки вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за І півріччя 2012 року склав 78,3 млн.т, що на 0,2% більше, ніж за І півріччя 2011 року. За цей період перероблено 47,8 млн.т експортних вантажів (61,0% загального обсягу), 8,6 млн.т – імпортних (11,0%), 20,1 млн.т – транзитних (25,7%) і 1,8 млн.т – вантажів внутрішнього сполучення (2,3%). У порівнянні з І півріччям 2011 року переробка вантажів внутрішнього сполучення зменшилася на 36,9%, транзитних вантажів – на 20,4%, імпортних – на 4,8%. Переробка експортних вантажів збільшилась на 16,5%. За І півріччя 2012 р. оброблено 10,1 тис. суден, що на 16,6% менше, ніж за відповідний період минулого року, з них 7,5 тис. суден – закордонних та інфрахт.

Найбільша частка переробки вантажів припадає на морські порти (причали), на яких перероблено 76,2 млн.т (97,3% від загального обсягу вантажів), з них у морських торговельних портах перероблено 62,6 млн.т або 80,0%, у рибних портах – 2,2 млн.т або 2,8%, на морських причалах інших підприємств України – 11,4 млн.т або 14,5%. Переробка експортних і транзитних вантажів складає 88,1% від усього обсягу перероблених вантажів у морських портах (причалах) України.

У порівнянні з І півріччям 2011 року переробка вантажів у морських портах (причалах) зросла на 0,5%, у тому числі переробка експортних вантажів – на 16,6%. Переробка імпортних вантажів скоротилась на 5,2%, транзитних – на 20,4%, внутрішнього сполучення – на 54,4%.

Менша частка в обробці вантажів припадає на річкові порти (причали), у яких перероблено 2,1 млн.т або 2,7% від загального обсягу оброблених вантажів. На причалах річкових портів перероблено 1,7 млн.т (або 2,2%), на річкових причалах інших підприємств України – 0,4 млн.т (або 0,5%). Обсяги переробки вантажів внутрішнього сполучення, що виконуються у річкових портах (причалах), складають 55,8% від усього обсягу переробки вантажів на річкових портах (причалах).

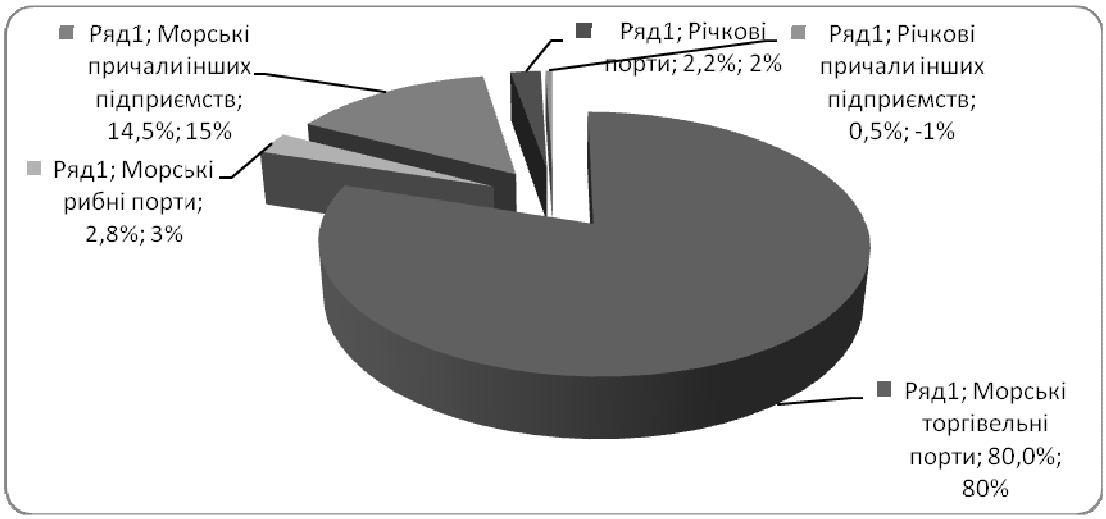

Рис. 3. Структура переробки вантажів у морських і річкових портах (причалах) України у І півріччі 2012 року

Переробка вантажів у річкових портах (причалах) за І півріччя 2012р. у порівнянні з І півріччям 2011р. зменшилась на 9,3%, в тому числі транзитних на 89,0% та внутрішнього сполучення – на 22,0%. Переробка експортних вантажів збільшилась на 15,0%, імпортних – на 23,5%.

Обсяг переробки вантажів, що прибули флотом України, склав 3,9 млн.т або 5,0%. З них найбільша частка припадала на вантажі внутрішнього сполучення (44,7%) та експортні вантажі (34,5%). Основна частина переробки вантажів у морських портах (причалах) виконувалася в Одеській (44,0 млн.т), Миколаївській (13,6 млн.т), Донецькій (6,6 млн.т) областях, Автономній Республіці Крим (5,8 млн.т) та м. Севастополі (3,7 млн.т). Основна частина (63,7%) переробки вантажів у річкових портах (причалах) здійснювалася в Херсонській, Полтавській та Миколаївській областях.

Як бачимо, основу водного транспорту становлять морські порти, судноплавні компанії та суднобудівні-судноремонтні заводи, адже вони організовують і забезпечують процес доставки та перевезення вантажів та пасажирів.

Висновки. На сьогоднішній день підприємства водного транспорту потребують уважного наукового підходу задля посилення їх стабільності функціонування, забезпечення оновлення, визначення можливостей фінансування та знаходження шляхів виходу зі світової економічної кризи.

Складність діяльності галузі водного транспорту полягає в різнонаправленості функціонування підприємств і одночасно в їх взаємозалежності. Кожна група підприємств виконує свої специфічні функції, має проблеми та перспективи розвитку, потрапляє під вплив різних чинників. Тому при розробці та прийнятті рішень щодо управління та покращення діяльності даних підприємств необхідно мати та опиратися на надійну державну підтримку, забезпечити відповідну координацію між органами виконавчої влади, яка регулює їх діяльність, враховувати загальні тенденції розвитку та специфічні фактори впливу на них.

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспортные услуги [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://www.ukr-konteiner.com.ua/ru/catalog/27/
2. Закон України «Про транспорт» [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр
3. Щодо стратегічних приорітетів реалізації потенціалу України як морської держави [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://od.niss.gov.ua/articles/490/

4. *О.М. Кібік А.В. Кравченко* Оцінка результатів розвитку підприємств морського транспорту// Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Rmugt/2009_29/Files/Kibik%20O.M..pdf
5. *Майстренко О., Гурченков О.* Стан виробничого потенціалу суднобудування та перспективи його розвитку [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/ Soc_Gum/Ecan/2011_9_2/pdf/maystrenko.PDF
6. Все о портах Украины [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://portsukraine.com/node/9
7. Все о портах Украины [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://portsukraine.com/node/11
8. Морские бизнес-новости Украины. Стивидорные компании [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://www.maritimebusinessnews.com.ua/catalog/15.html
9. Морские перевозки не доходное предприятие [Електронний ресурс]/ Режим доступу: http://korabley.net/news/morskie_gruzoperevozki_v_ukraine_ne_dokhodnoe_ predprijatie/2011-08-12-898
10. *К. С. Письменна.* Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект [Електронний ресурс]/ Режим доступу : http://vuzlib.com/content/view/2516/27/

Стрелок И.И., Шкляр В.В.

ХАРАКТЕРИСТИКА И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В статье охарактеризованы составные части предприятий водного транспорта и проанализированы современное состояние их развития. Рассмотрена специфика функционирования предприятий водного транспорта.

Ключевые слова: предприятия водного транспорта, состояние развития предприятий, эффективность функционирования.

Strilok I., Shklyar V.

CHARACTERISTIC AND MODERN CONDITION IN ENTERPRISES OF WATER TRANSPORT

In the article described component parts in enterprises of water transport and analysed their modern development condition. The specific of functioning in enterprises of water transport is considered.

Keywords: *enterprises of water transport, development condition of enterprises, efficiency of functioning.*

УДК 657.1:004.9

Шуляренко С.М.

ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ГВСП «КІЛІЙСЬКИЙ СУДНОБУДІВНО-СУДНОРЕМОНТНИЙ ЗАВОД» ПРАТ «УДП»

Бухгалтерський облік Кілійського суднобудівно-судноремонтного заводу організовано за журнально-ордерною формою, облік частково автоматизовано, але різними програмами. Обліково-аналітичне забезпечення слід вдосконалити шляхом автоматизації облікової роботи в мережі з материнським підприємством та управлінням Заводу, оновити кадровий склад молодими спеціалістами з обліку, створити відділ автоматизації обліково-аналітичних процедур.