

1. Час розробки нового виробу може невиправдано збільшитися через численні ітерації в процесі перепроєктування – потрібно вчасно зупинитися, тому що не всякий виріб можна пристосувати до ринкових умов.

2. Невміле застосування концепції ТК може негативно позначитися на працівниках, які прагнуть будь-якою ціною досягти цільової собівартості.

3. Можуть виникнути конфлікти між розробниками, які посилено прагнуть знизити виробничу собівартість, і маркетологами, які не погоджуються знижувати витрати на збут і рекламу.

Слід зазначити також вузькі місця ТК:

1. Майже завжди викликає сумніви достовірність прогнозу виручки – помилка може поширитися на весь процес управління витратами.

2. ТК активно використовує показник «рентабельність продажів». Якщо знехтувати оборотністю капіталу, можливі помилки в його розміщенні.

3. Зміна обсягу збуту нового продукту.

4. Ціна продукту схильна до частих змін.

5. Складність розподілу непрямих витрат.

6. Недооблік альтернативних витрат.

Але впровадження ТК не означає зміни системи обліку на підприємстві та відбувається на основі вже існуючих в обліку методик. Дані методики застосовуються при складанні планових калькуляцій, а в окремих випадках можуть проектуватися і на розрахунок цільових витрат.

Реалізація ТК неможлива без залучення цілого набору інструментів обліку та аналізу витрат, здебільшого оперативних. Дані методи покликані виконувати підтримуючу функцію на всіх етапах моделі, щоб реалізація таргет–костинг була найбільш ефективною.

З іншого боку, застосування вищезазначених методів у безпосередній взаємодії з таргет–костинг робить їх також і складовою частиною процесу реалізації самої концепції ТК, яка об'єднує їх.

Висновки

За допомогою інструментарію ТК вдалося скоротити собівартість захисного черевика на 15%, що підвищило його

конкурентоспроможність та привабливість для кінцевого споживача.

Таргет–костинг – перспективний метод ведення конкурентної боротьби, який має бути розповсюджений у галузі легкої промисловості, особливо на підприємствах, що беруть участь у державних тендерах.

Література

1. Безопасность труда во имя будущего! // www.valtex.org.ua
2. ГОСТ 28507–90 Обувь специальная кожаная для защиты от механических воздействий. Общие технические условия / М.: ИПК Издательство стандартов, 2002. – 9 с.
3. ГОСТ 5394–89 Обувь из юфты. Общих технических условия / М.: ИПК Издательство стандартов, 1992. – 9 с.
4. Губарик О.М. Модифікація методології обліку витрат і калькулювання собівартості нових (інноваційних) продуктів / О.М. Губарик – Дніпропетровськ. 2004 / [Електрон. ресурс] / Режим доступу: http://www.confcontact.com/20101008/2_gubar.htm
5. Гусева Л.И. Учет и анализ целевой себестоимости: монография / Л.И. Гусева, Т.Н. Соколова [под ред. Л.И. Гусевой]. – Воронеж: М.: ВГУ, 2010. – С. 120.
6. Криворотов А.С. Система инструментов контроллинга. / А.С. Криворотов // Научный журнал КубГАУ, Краснодар: – 2007. – №33(9). – С. 1–10.
7. Мерзликина Г.С. Концепция формирования и управления целевой себестоимостью (target costing) / Г. С. Мерзликина, С.В. Волков // Управленческий учет, М.: – 2008. – №8. – С. 34–39.
8. Справочник по обуви ISBN 5–7088–0215–4 / Морозова Л.П., Полуэктова В.Д., Михеева Е.Я. та ін. – М.: Легпромиздат, 1988. – 432 с.
9. Шанк Дж. Стратегическое управление издержками / Дж. Шанк, В. Говиндараджан. – СПб.: Изд-во «Бизнес–Микро», 1999. – 342 с.
10. Якутин Е.М. Система таргет–костинг в стратегическом управлении затратами / Е.М. Якутин // Научные записки НГУЭУ. – 2006. – №4. – С. 44–51.
11. EN 345 General Requirements [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.renalli.com/safety-footwear.asp>

О.Г. ГРИНЬ,
аспірант, Національний авіаційний університет

Аналіз сучасного стану санавіації та її вагомості в Україні

У статті проведений аналіз сучасного стану санавіації України, визначено особливості її застосування для різних напрямів охорони здоров'я, враховуючі динаміку показників та перспективні напрями розвитку авіаційної галузі світі та України.

Ключові слова: санавіація, охорона здоров'я, авіаційна галузь.

В статье проведен анализ современного состояния санавиации Украины, определены особенности ее применения для различных направлений здравоохранения, учи-

тывая динамику показателей и перспективные направления развития авиационной отрасли мира и Украины.

Ключевые слова: санавиация, здравоохранение, авиационная отрасль.

The paper analyzed the current state of medical aviation of Ukraine, the peculiarities of its application to different areas of health, taking into account the dynamics of performance and future direction of aviation world those of Ukraine.

Постановка проблеми. Авіаційний транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якого неможливе подальше підвищення добробуту суспільства.

На жаль, сьогодні санавіація займає не останнє місце у світі, але сучасний стан в Україні санавіації ще не досить розвинутий і вагомість його не досить обумовлена. Актуальною проблемою, що постає перед санавіацією та авіаційним комплексом України в цілому, на сьогодні є обґрунтування шляхів виходу з кризи та завоювання міцних конкурентних позицій на світовому ринку. Існування проблеми посилюється внаслідок зростання конкуренції авіаційних корпоративних структур та інтенсифікації міжнародного кооперування.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. В процесі роботи над статтею автор опирався передусім на праці відомих російських, українських та іноземних вчених, які спеціалізувалися на аналізі загальних проблем авіації, це: Ю.Ф. Кулаєв, Г.М. Юн, Д.О. Бугайко, М.В. Новикова, Бо Ванг, Н.Є. Полянська, П.Ю. Ліберман, С.О. Медведєв, А.К. Шумейко, К.В. Марінцева.

Аналіз останніх досліджень та публікації дозволяє визначити, що стан вітчизняної авіаційної галузі на сьогодні залишається незадовільним, існує потреба у розробці і формуванні нових перспективних методів управління та принципів у системі цивільної авіації, які дозволили б забезпечувати прогресивний розвиток галузі та стійке протистояння жорсткій зовнішній конкуренції. Аналіз світового досвіду різних країн щодо стану санавіації та участі українських авіакомпаній свідчить про складність і необхідність врахування багатьох факторів зовнішнього середовища та власних можливостей.

Метою статті є аналіз сучасного стану та виявлення основних тенденцій розвитку ринку надання авіаційних послуг у сфері санавіації в Україні з урахуванням нормативно-правового регулювання та економічного розвитку України в цілому.

Виклад основного матеріалу. Значимість травматизму як причини інвалідності та смертності населення в динаміці зростає. За прогнозами Всесвітньої організації охорони здоров'я в 2020 році він буде на третьому місці, становлячи 16% втрат активних років життя. При цьому однією з ключових причин травматизму є високий рівень дорожньо-транспортного травматизму. Проблема особливо актуальна для країн СНД і тих, які входили раніше до складу СРСР, де показники смертності є найвищими в Європі. Так, згідно з да-

ними статистики Департаменту ДАІ МВС України, кількість травмованих у ДТП за 2010 рік становить 45 тис. осіб, а загиблих – 5,3 тис. осіб, тобто в день приблизно по 123 особи травмованих та по 14 осіб загиблих. Економічний збиток від ДТП оцінюється приблизно в 1,5% валового національного продукту в країнах із середнім доходом. Одним із пріоритетних факторів, що дозволяють зменшити наслідки отриманих травм, є раціональна організація медичної допомоги на всіх етапах її надання. За оцінками медиків, лише 20% летальних результатів до прибуття до лікувальної установи пов'язані з отриманням травм, не сумісних із життям, а 80% – з недосконалістю в організації і технології виконання робіт із ліквідації наслідків ДТП. Так, 4,24 тис. з 5,3 тис. загиблих пов'язані з недосконалістю в організації і технології виконання робіт з ліквідації наслідків ДТП.

Значимість своєчасного надання медичної допомоги визначається тією обставиною, що протягом першої години після ДТП гине 61,1% постраждалих. При цьому допомога, надана потерпілому в перші 60 хвилин після ДТП, є найбільш ефективною, і цей термін називається «золотим часом». Тобто в разі надання своєчасної медичної допомоги приблизно 2,59 тис. загиблих могли бути врятовані. А це в середньому по 7 осіб у день. І це, лише враховуючи постраждалих у ДТП.

Відповідно до статистичних даних, опублікованих в часопису Journal of American Medical Association, смертність серед постраждалих, що транспортуються за допомогою повітряного транспорту, на 52% нижче в порівнянні зі смертністю постраждалих, що транспортуються наземними транспортними засобами [13].

Та, незважаючи на те, що Україна є провідною авіаційною державою, можливості вітчизняної медицини в здійсненні авіасанітарної евакуації хворих обмежені. Україна посідає одне з останніх місць в Європі за рівнем розвитку санітарної авіації.

Україна декларує прагнення мати сучасні Повітряні сили, здатні вирішувати широкий спектр завдань. Реалізація цих планів залежить від безлічі факторів, основним серед яких є наявність підготовлених льотчиків і медичного персоналу, а також адекватного арсеналу літальних апаратів спеціалізованого призначення, медичного обладнання на борту, підготовлених майданчиків для посадки авіаційної техніки санітарного призначення.

На сьогодні на ринку авіаційних послуг частка санітарних авіаційних робіт становить 2%. Це свідчить про те, що даний сегмент ринку зовсім не заповнений. Але в рамках Євро-2012 Міністерство з питань надзвичайних ситуацій планує відродити санітарну авіацію. І в рамках «Державної цільової соціальної програми розвитку цивільного захисту на 2009–2013 роки», затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 25 лютого 2009 року № 156, передбачається створення авіаційних підрозділів, оснащених медичним обладнанням для надання невідкладної медичної допомоги і транспортування хворих та постраждалих до лі-

кувальних закладів та оснащення авіаційних підрозділів МНС сучасною технікою багатоцільового призначення для здійснення заходів цивільного захисту з урахуванням вимог міжнародних стандартів, а саме створення мобільної авіагрупи, яка складатиметься з 20 гвинтокрилів. Для формування ескадрильї, що зможе забезпечити оперативне реагування й ефективну роботу в надзвичайних ситуаціях у всіх регіонах України. Яка, у свою чергу, вимагає впровадження єдиної державної екстреної служби допомоги «112».

Згідно з постановою Кабінету Міністрів від 3 серпня 1998 року №1198 «Про єдину державну систему запобігання та реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру» забезпечення реалізації державної політики у сфері запобігання і реагування на надзвичайні ситуації, цивільний захист населення здійснює єдина державна система.

Єдина державна система ж складається з постійно діючих функціональних і територіальних підсистем і має чотири рівні – загальнодержавний, регіональний, місцевий та об'єктовий.

Основну частину робіт, пов'язаних із реагуванням на надзвичайну ситуацію або усуненням загрози її виникнення, виконують аварійні формування чи підрозділи потенційно небезпечного об'єкта чи адміністративно-територіальної одиниці з наданням їм необхідної допомоги з боку структурних підрозділів МНС, МВС, Національної гвардії, МОЗ тощо.

Міністерства та інші центральні органи виконавчої влади забезпечують відповідно до затверджених положень про них виконання функцій щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру [постанова КМ від 3 серпня 1998 року №1198 «Про єдину державну систему запобігання та реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру»].

Так, згідно з «Положенням про Міністерство України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 року №1539 МНС України здійснює управління створенням і діяльністю таких функціональних підсистем єдиної державної системи:

- сповіщення населення про надзвичайні ситуації;
- захист населення і територій при виникненні надзвичайних ситуацій;
- життєзабезпечення постраждалого населення;
- проведення аварійно/пошуково/рятувальних та інших невідкладних робіт;
- сил і засобів реагування на надзвичайні ситуації;
- розроблення планів дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій щодо забезпечення безпеки населення, захисту довкілля та мінімізації негативних наслідків цих ситуацій [2].

Урядовим органом державного управління, що діє у складі МНС і йому підпорядковується, згідно з постановою Кабінету Міністрів від 8 вересня 2004 року №1172 «Про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби» є державна авіаційна пошуково-рятувальна служба (Укра-

віапошук). Укравіапошук є юридичною особою, має самостійний баланс, реєстраційні рахунки в органах Державного казначейства, печатку із зображенням Державного Герба України і своїм найменуванням [постанови Кабінету Міністрів від 8 вересня 2004 року №1172 «Про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби»].

Основним правилом руху над населеними пунктами для ПС є стаття №20 постанови Кабінету Міністрів №401 від 29 березня 2002 року «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України», яка також дублюється пунктом 8.3.4 наказу Держслужби з контролю за забезпеченням безпеки авіації №205 від 1 грудня 2004 року. Згідно з цим нормативним актом польоти повітряних суден над населеними пунктами дозволяються лише на висоті, що дає можливість у разі пошкодження цих суден здійснити посадку на найближчому аеродромі або за межами населених пунктів [постанова Кабінету Міністрів №401 від 29 березня 2002 року «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України»]. Для вертольотів це правило повністю забороняє польоти над територією міста, оскільки планувати вони не можуть. Єдиним виключенням, за визнанням авіаційної адміністрації, може бути окремий дозвіл на разовий політ лише над ненаселеними районами міста, наприклад над акваторією Дніпра.

Рішенням же даного питання є пропозиція щодо внесення поправки в ст. 20 постанови Кабміну №401 від 29 березня 2002 року «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України», яка б дозволяла польоти вертольотам виключно в рятувальних та медичних цілях. І заперечень проти даного формулювання бути не повинно, оскільки наближається Євро-2012 і Києву необхідно забезпечити високий рівень послуг по наданню медичної допомоги населенню та по проведенню аварійно-рятувальних робіт при надзвичайних ситуаціях.

У свою чергу, нині МНС проводить роботу щодо створення нормативно-правової бази з використання вертольотів для надання екстреної медичної допомоги. А саме, триває розробка проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про використання повітряних суден авіації МНС для проведення аварійно-рятувальних робіт та надання екстреної медичної допомоги».

Також сьогодні є необхідність в облаштуванні вертолітних майданчиків у містах України. Така практика при виникненні надзвичайної ситуації дозволить оперативно вирішити питання з транспортуванням населення, проведення рятувальних та відновлювальних робіт.

Міністерство з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи розпочало відродження санітарної авіації. Так, 5 серпня 2009 року МНС було розпочато розгляд пропозицій, які надійшли на тендер щодо закупівлі нових аварійно-рятувальних вертольотів. Заявки для участі в конкурсі були подані сьома виробниками авіатехніки з різних країн. Підготовка до

тендеру велася спеціально створеною робочою групою, до якої ввійшли представники МНС та інших держслужб. У результаті проведення зустрічей з різними виробниками вертольотів у світі, а саме: Eurocopter (Франція, Німеччина) «Вертольоти Росії», Bell (США і Канада), Agusta (Італія), Swidnik (Польща), а також Sikorsky (США), що виготовляє елітні вертольоти, протягом п'яти днів конкурсною комісією було визначено переможця. Враховуючи особливу значущість оновлення вертолітного парку сучасною технікою універсального використання з урахуванням характеру завдань, що виконуються сьогодні рятувальниками на техніці, що купується, МНС висувало суворі вимоги. Вертоліт має бути пристосований до тривалих польотів (радіусом не менше 300–500 кілометрів). Окрім того, його маса має становити більше трьох тонн, пасажиромісткість – не менше 10 осіб. Та до участі в конкурсі МНС допускало лише заводівиробники. Таке рішення було продиктоване плачевним досвідом міністерства, коли у 2007 році тендер виграв посередник і представників МНС донині не пускають на завод, аргументуючи підписаними договорами з компанією посередником. Так, за підсумками відкритого тендеру перемогла відома європейська компанія «Єврокоптер», яка змогла зробити найвигіднішу пропозицію з погляду ціни і якості.

Так, МНС України і франко-німецько-іспанська група Eurocopter, структурний підрозділ Європейського аерокосмічного й оборонного консорціуму (EADS), підписали контракт на постачання українським рятувальникам двох вертольотів EC-14. Наразі один вертоліт марки «Єврокоптер» проходить процедуру розмитнення у м. Ніжині, а до кінця 2011 року МНС отримав ще один вертоліт цієї ж марки та російський вертоліт К-226. Загалом програма розвитку цивільного захисту до 2013 року передбачає створення мобільної авіагрупи, яка складатиметься з 20 вертольотів. І у планах МНС у найближчі два–три роки закупити ще дев'ять сучасних вертольотів для формування ескадрильї, що зможе забезпечити оперативне реагування й ефективну роботу в надзвичайних ситуаціях у всіх регіонах України. Та враховуючи гостре бюджетне недофінансування відомства, а також критичний стан технічного парку МНС – списанню підлягають 92,5% техніки, – рятувальники змушені шукати альтернативні джерела фінансування. Одним із таких джерел може стати кредитна лінія Світового банку, що, як планується, буде відкрита наступного року.

На сьогодні Україна планує розвиток довгострокової співпраці з Eurocopter як у створенні повноцінної бази сервісного обслуговування вертольотів Eurocopter в Україні у перспективі, так і в нових проектах.

Участь компанії Eurocopter у тендері МНС є «першим кроком» довгострокової співпраці, а також «допомогою Україні в наблизенні до європейських стандартів».

Під час проведеного аналізу вертолітного парку було виявлено наявність на балансі Укрзалізниці аналога КА-226 та Eurocopter EC 145 – Bell 430, купленого в 2003 році. Та

оскільки він там не потрібний, доцільно було б передати цей апарат у МНС, де його потребують.

Так, згідно зі здійсненим нещодавно керівництвом МНС детальним аналізом стану матеріально-технічного забезпечення спеціального авіаційного загону Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, що розташований у м. Ніжині Чернігівської області, було зроблено висновки про потребу додаткового придбання пожежно-рятувальних вертольотів та вертольотів для надання екстреної медичної допомоги.

На сьогодні в Києві вертолітні майданчики є в аеропорту Жуляни та на Долобецькому острові біля Гідропарку, де є все необхідне для правильної експлуатації та передпольотного і післяпольотного сервісного обслуговування вертольоту.

У заселеній частині міста майданчик побудований лише у Київському міському центрі серця на вулиці Братиславській. Та на даний момент у Києві проводиться попереднє резервування ділянок для 46 злітно-посадкових майданчиків, які будуть розміщені біля лікарень, спортивних споруд, а також на дахах адміністративних та промислових споруд. На в'їздах у місто та на бережних Дніпра пропонується побудувати вертодроми.

Основними передумовами створення вертолітної інфраструктури є:

- щоденні багатокілометрові затори в мегаполісах;
- медичні, рятувальні, аварійні служби добираються по кілька годин до місця події.

На сьогодні затверджено 17 ділянок для злітно-посадкових майданчиків для медиків і рятувальників, які будуть прилітати за постраждалими під час великих ДТП, пожеж та інших лих. Серед затверджених ділянок фігурують дев'ять адрес: вулиця Дегтярівська, 23, вулиця Багговутівська, 1, вулиця Підвисоцького, 4а, вулиця Шолуденка, 26, Спортивна площа, 1, проспект Комарова, 3, проспект Бажана, 12а, вулиця Солом'янська, 17, Харківське шосе, 121. На них розглядається по два–три майданчики.

Вертолітні майданчики будуть розміром щонайменше 20 на 16 метрів, а відстань від них до висотних будинків не повинна бути менше 150 м. [Моніторингове дослідження інфраструктури щодо Євро-2012 в електронних ЗМІ України за 4 лютого 2010 року (4.02.2010, м. Київ, Укрінформ)].

Висновки

Роблячи висновок, необхідно сказати, що діяльність санавіації в Україні є незадовільною, що пов'язано з недосконалим нормативно-правовим регулюванням, відсутністю злагодженого механізму функціонування всіх суб'єктів ринку, неефективною системою взаємозв'язку між державними органами влади та підприємствами, які могли б надавати послуги з транспортування постраждалих.

Література

1. Постанови КМ від 03.08.98 № 1198 «Про єдину державну систему запобігання та реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру».

2. «Положення про Міністерство України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи», затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 02.11.2006 № 1539.

3. Постанова Кабінету Міністрів від 08.08.2004 № 1172 «Про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби».

4. Постанова Кабінету Міністрів № 401 від 29.03.2002 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України».

5. Концепція Загальнодержавної цільової програми розвитку цивільного захисту на 2009–2013 роки, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.08.2008 № 1156-р.

6. Авіаційні пасажирські перевезення / Марінцева К.В.: курс лекцій, – К.: НАУ, 2008. – 124 с.

7. Інструкція з проектування вертолітних станцій, вертодромів і посадкових майданчиків для вертольотів цивільної авіації (від 28.03.84).

8. Китинг Ш. Вылет, спасающий жизнь. Англия. – 1991, №3. – С. 76–81.

9. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации, – К.: НАУ, 2004. – 398 с.

10. Либерман П.Ю. Управление инновационной деятельностью авиапредприятий на основе диверсификации производства: авто-

реф. дис. на соиск. учен. степ. к.е.н.: Спец. – 08.00.05. – СПб.: ГУАП, 2009. – С. 26.

11. Медведев С.А. Инновационный путь развития предприятия: необходимость реализации и основные преимущества // VI Всероссийская межвузовская конференция молодых ученых, Выпуск №5. Гуманитарные науки «Экономика, финансы и менеджмент организации». – СПб., 2009. – С. 200–205.

12. Полянская Н.Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: Монография. – К.: НАУ, 2004. – С. 320.

13. Применение ВС во Франции. Экспресс-информация. Воздушный транспорт. Зарубежный опыт. – М.: – 1985, №11. – С. 11–16.

13. Проектний аналіз і управління проектами: Конспект лекцій / А.К. Шумейко, А.П. Науменко, С.Ф. Худасова, Т.О. Гаврилко. – К.: НАУ, 2003. – 72 с.

14. Юн Г.М., Лаврик С.Ю. Застосування методів прогнозування у процесі вдосконалення організації перевезень авіакомпанії // Проблеми системного підходу в економіці: Сб. науч. тр. – К.: НАУ, 2010, №1.

15. 145.09.101.01.E Technical Data от 23.03.2009

16. A day in the life of Mayo one. Helicopter World. – 1998, №5. – С. 11–14.

17. Wright O. SAR an operator's perspective. Helicopter World. – 1998, №3. – С. 18–21.

Т.Г. БЕЛОВА,
к.е.н., доцент, Національний університет харчових технологій,
А.О. КРИЖКО,
магістрант, Національний університет харчових технологій

Визначення конкурентоспроможності підприємства за показниками маркетингової діяльності

Розглянуто методичні підходи щодо визначення конкурентоспроможності підприємства за показниками маркетингової діяльності. Обґрунтовано фактори, які слід враховувати при оцінці конкурентоспроможності підприємства за пропонованою методикою. Визначено переваги розглянутої методики перед іншими.

Ключові слова: конкурентоспроможність підприємства, методи оцінювання конкурентоспроможності, визначення конкурентоспроможності за показниками маркетингової діяльності.

Рассмотрены методические подходы к определению конкурентоспособности предприятия по показателям маркетинговой деятельности. Обоснованы факторы, которые следует учитывать при оценке конкурентоспособности предприятия по предлагаемой методике. Определены преимущества рассматриваемой методики перед другими.

Ключевые слова: конкурентоспособность предприятия, методы оценки конкурентоспособности, определе-

ние конкурентоспособности по показателям маркетинговой деятельности.

Methodical approaches to determining the competitiveness of enterprises in terms of marketing. Grounded factors to consider when assessing the competitiveness of enterprises by the proposed method. Advantages of the considered methods among others.

Keywords: competitiveness, competitiveness assessment methods, determination of competitiveness in terms of marketing.

Постановка проблеми. Щоб вижити в умовах нестабільного середовища, підприємство повинно постійно пристосовуватися до умов конкуренції. Це знаходить прояв у тому, щоб виготовляти продукцію, яка користувалася б більшим попитом у споживачів, ніж продукція конкурентів, хазяйнувати більш ефективними методами, ніж конкуренти. Підприємство тільки тоді буде конкурентоспроможним, коли