

ви при купівлі екологічних меблів – турбота про свою родину, впевненість у безпечності власної оселі та здоров'ї дітей, практичність та соціальний статус. Крім того, для розширення концепції бренду були проаналізовані характеристики меблів, що мають доповнювати обрану стратегію позиціонування, засновану на екологічності. У ході фокус-групи були отримані такі характеристики, як: гладка поверхня меблів; використання безпечних екологічних лаків та інших складових; виготовлення меблів із пресованої деревини (шпон, ДСП); виготовлення з натуральної цільної деревини; практичність; зручність; ортопедичність; особливий дизайн; обмежена гама кольорів. За думкою респондентів, ці характеристики доповнюють та підкреслюють екологічність та безпечність меблів. Проаналізувавши зазначені характеристики, у ході опитування з'ясовано, що більшість респондентів вважають важливим присутність в екологічних меблях таких характеристик: використання безпечних матеріалів та лаків (74,2%), зручність (70,6%), практичність (70,7%), ортопедичність (64,4%).

Отримана концепція бренду має бути взята за основу при розробці всіх елементів бренду, а саме імені, логотипу, слогану, історії бренду тощо. Ідеї для формулювання назви, слогану, історії, а також для візуалізації логотипів отримуються у ході проведення фокус-груп. Отримані ідеї обговорюються з розробниками, а результати роботи розробників мають бути проаналізовані в ході повторного опитування споживачів.

Впровадження бренду на підприємстві вносить корективи до всієї ринково-продуктової стратегії компанії. Оскільки елементи ринкової стратегії зазнали корекції в ході процесу формування бренду, важливо провести заходи щодо удосконалення комплексу маркетингу на підприємстві. Проте ідеї щодо корегування комплексу маркетингу мають визначатися також у ході маркетингового дослідження, що має проводитися додатково для кожного елементу окремо.

Висновки

Результати дослідження мають як теоретичне, так і практичне значення та можуть бути використані у подальших дослідженнях вітчизняного ринку меблів. У дослідженні проведений кластерний аналіз, що дав змогу виділити однорідні групи споживачів (сегменти), які керуються певними характеристиками в однаковій мірі при виборі брендів меблів. Наведена методика побудови матриці сприйняття брендів, що побудована на співставленні представленості характеристик у брендах та значимості характеристик для споживачів. Для визначених трьох сегментів побудовано матриці сприйняття брендів меблів та визначена можливість позиціонування бренду на основі екологічності та безпечності меблів. На основі визначеної стратегії позиціонування розроблена концепція бренду для меблевого ринку.

Список використаних джерел

1. Світовий ринок меблів [Електрон. ресурс] / Режим доступу: http://e-works.com.ua/work/2741_Svitovii_rinok_mebliv.html
2. Костюк Г.В. Розвиток підприємницької діяльності на ринку меблів України [Електрон. ресурс] / Г.В. Костюк, Т.В. Малета // Ефективна економіка, 2013. – № 12. – Режим доступу до журн.: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2616>
3. Перція В. Анатомія бренду / В. Перція, Л. Мамлеева. – М.: СПб.: Вершина, 2007. – 288 с.
4. Зозульов О.В. Ринкове позиціонування: з чого починається створення успішних брендів: навч. посіб. / О.В. Зозульов, Н.Л. Писаренко. – К.: Знання-прес, 2004. – 199 с.
5. Аакер Д. Стратегическое рыночное управление: Бизнес-стратегии для успешного менеджмента / Д. Аакер: [пер. с англ.]. – СПб.: Питер, 2003. – 542 с. – (Теория и практика менеджмента).
6. Капферер Ж.–Н. Бренд навсегда: создание, развитие, поддержка ценности бренда / Ж.–Н. Капферер: [пер. с англ. Е.В. Виноградовой; под. общ. ред. В.Н. Домнина]. – М.: Вершина, 2007. – 448 с.

УДК 658.5

М.В. КОВБАТЮК,
к.е.н., доцент, зав. кафедри економічної теорії,
Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного,
В.В. ШКЛЯР,
к.е.н., ст. викладач кафедри економічної теорії,
Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Проблеми розвитку підприємств водного транспорту та шляхи їх вирішення в умовах кризи

У статті проведено дослідження сучасних проблем функціонування та розвитку підприємств водного транспорту. Розроблено та обґрунтовано ефективність застосування механізму антикризового менеджменту з метою подолання виявлених проблем діяльності підприємств за допомогою вибору дієвих антикризових заходів.

Ключові слова: проблеми розвитку, підприємства водного транспорту, кризовий стан, механізм антикризового менеджменту.

М.В. КОВБАТЮК,
к.э.н., доцент, зав. кафедрой экономической теории,
Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного,
В.В. ШКЛЯР,
к.э.н., ст. преподаватель кафедры экономической теории,
Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Проблемы развития предприятий водного транспорта и пути их решения в условиях кризиса

В статье проведено исследование современных проблем функционирования и развития предприятий водного тран-

спорта. Разработана и обоснована эффективность применения механизма антикризисного менеджмента с целью преодоления выявленных проблем деятельности предприятий с помощью выбора действенных антикризисных мер.

Ключевые слова: проблемы развития, предприятия водного транспорта, кризисное состояние, механизм антикризисного менеджмента.

M.V. KOVBATYUK,
candidate of sciences (Economics), associate professor, Head of Department of Economics,
Kyiv state maritime academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy,

V.V. SHKLYAR,
candidate of sciences (Economics), senior lecturer of Department of Economics,
Kyiv state maritime academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy

The development problems of water transport enterprises and their solution in crisis

In this article was conducted research about modern problems of functioning and development in the enterprises of water transport. Has been developed and substantiated the efficiency of using the mechanism of anti-crisis management in order to overcome the identified problems of enterprises choosing the effective anti-crisis measures.

Keywords: problems of development, the enterprises of water transport, the critical state, the mechanism of crisis management.

Постановка проблеми. Стабільний розвиток країни залежить від стійкого розвитку різних галузей національного господарства. Проблеми розвитку транспортної галузі загострюються внаслідок залежності транспортних підприємств від розвитку інших галузей господарства, оскільки транспорт є інфраструктурною галуззю економіки. В сучасних умовах нестабільного господарювання діяльність підприємств супроводжується низкою проблем, які загострюються під впливом кризових явищ. Тому постає завдання вчасного виявлення існуючих проблем та визначення системи заходів щодо їх ліквідації.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Актуальність проблематики діяльності транспортних підприємств в умовах нестабільного середовища підтверджується рівнем наукових досліджень вітчизняних вчених. Так, проблеми та перспективи розвитку торговельного судноплавства України розглядають О.А. Липинська, Л.М. Крисюк [1], К.С. Письменна [2], І.В. Познанська, П.І. Гнатюк [3] досліджують стан, тенденції розвитку та потенціал суднобудівельної галузі України, С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко [4], О.М. Кібік, А.В. Кравченко [5], В.Ф. Семенов, О.Д. Бикова [6] висвітлюють проблеми нестабільності діяльності морських та річкових портів. Але визначення проблем функціонування та розвитку недостатньо для покращення діяльності підприємств, тому в науковій літературі зростає інтерес щодо проблематики розробки та застосування механізмів стабілізації діяльності підприємств. У сучасній економічній літературі висвітлюються різні підходи до вирішення даної проблеми в різних сферах діяльності. Що стосується транспортної галузі, особливо водного транспорту, то механізми її антикризового менеджменту ще недостатньо відпрацьовані.

Метою статті є визначення основних проблем, які загострюють негативний вплив факторів і гальмують діяльність підприємств водного транспорту в умовах кризи та формування механізму антикризового менеджменту, який дозволяє попереджувати та ліквідувати кризові явища.

Виклад основного матеріалу. 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 водного транспорту 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.

Кожне підприємство водного транспорту – це складна виробничо-економічна система, в межах якої здійснюються різні види діяльності, що об'єднуються в певні напрямки. Одночасно в процесі розвитку морський торговельний порт, стивідорну або судноплавну компанію та будь-яке інше підприємство морського транспорту розглядають як цілісний організм [6].

Судноплавні компанії здійснюють перевезення водним транспортом, пунктом відправлення і призначення виступають порти, де відбувається завантаження і розвантаження вантажу, здійснюються додаткові заходи – зберігання, пакування, консолідація тощо. 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 ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», ПрАТ СК «Укрферрі», ТОВ «Торговельний флот Донбасу», ПАТ «Укррічфлот», ТОВ СП «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 становить два-три судна, які працюють, як правило, на задоволення потреб внутрішнього ринку великих корпорацій [7].

О.А. Липинська та Л.М. Крисюк зазначають, що обсяги морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України в 2012 році склали менше 7%. Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (ВВШ) майже на 100% здійснюються українськими суднами, але обсяг цих перевезень становить лише 5% від рівня 1990 року. Морські перевезення пасажирів скоротилися до мінімуму. По ВВШ перевозиться близько 0,1 млн. пасажирів на рік, що складає лише 0,5% від рівня 1990 року.

Протягом 2012 року продовжується відтік тоннажу з під українського прапору, що призводить до значного зменшення загального дедвейту зареєстрованого в Україні флоту, середній вік якого становить понад 25 років. Тенденції, що склалися, можуть призвести протягом наступних п'яти

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

років до зменшення тоннажу самохідного суховантажного транспортного флоту під Державним прапором України на 542100 одиниць валової місткості, або 70% від теперішнього обсягу зареєстрованого під Державним прапором України [1].

Однією з причин розвалу потужних судноплавних компаній, які дісталися у спадщину новим незалежним державам після розвалу Радянського Союзу, стало те, що управління морським транспортом здійснювалося безпосередньо Міністерством морського флоту СРСР за відсутності аналогічних органів управління на республіканському рівні. Судноплавні компанії, такі як Чорноморське морське пароплавство, були орієнтовані на обслуговування планової економіки та роботу з потужними вантажовласниками – зовнішньоторговельними об'єднаннями. В умовах руйнування традиційних господарчих зв'язків та переходу на ринкові відносини сформувалась штучна заборгованість судноплавних компаній. Була задіяна технологія іноземного менеджменту торговельного флоту через офшорні операторські компанії. Цьому процесу сприяла і відсутність в Україні державної стратегії розвитку морської галузі, відсутність уваги з боку держави до проблем торговельного судноплавства.

Протягом 20 років існування незалежної української держави поряд із процесом втрати державного флоту, отримали розвиток менеджерські компанії, що здійснюють оперування суднами, які працюють під так званим «зручним прапором» і перебувають у власності офшорних компаній. Як результат,

Державний та місцеві бюджети України недоотримують значних коштів у вигляді податків.

На сьогодні основними стримуючими факторами розвитку національного судноплавства є: відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів; відсутність в країні належного інституційного середовища: морського права, транспортної логістики, розвиненої практики фрахтування суден, слабкість національної фінансово-кредитної системи (щодо обслуговування морських перевезень та судноплавства), високе загальне податкове навантаження на судноплавство [8].

Розглянувши сучасний стан судноплавних компаній можна визначити основні проблеми в їх функціонуванні та розвитку, які наочно зображені на рис. 1.

Отже, як бачимо, судноплавні компанії переживають не легкий період, який посилився світовою економічною кризою та її наслідками. З метою відновлення колишніх потужностей і можливостей діяльності судноплавних компаній на належному рівні необхідним є державна зацікавленість, підтримка та фінансування їх розвитку, створення сприятливих умов для повернення флоту з під іноземних прапорів та «зручного прапору», оновлення флоту та інших заходів, що в свою чергу приведе до підвищення обсягів перевезень як вантажів, так і пасажирів, а отже, й до поповнення державного бюджету.

Швидкий розвиток світової торгівлі, що спостерігається в останнє десятиріччя, зумовлює зростання обсягу транспортних перевезень, у тому числі і морських. Тому буду-

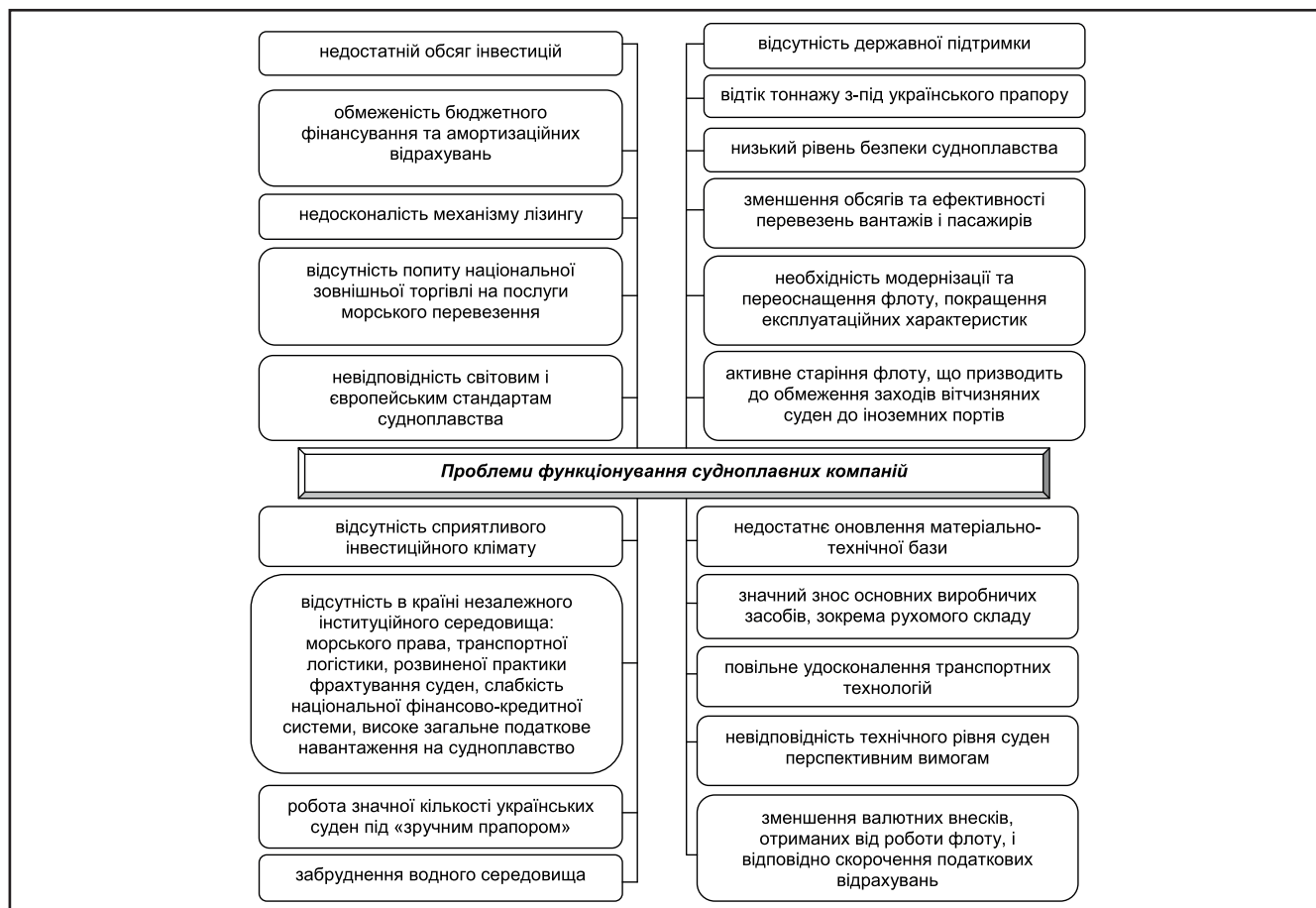


Рисунок 1. Проблеми функціонування судноплавних компаній

Джерело: сформовано за [1, 7, 8] та доповнено авторами.

вання суден саме для потреб торговельного флоту набуває особливої актуальності. Слід зазначити, що судна морського торговельного флоту потребують модернізації та переоснащення, насамперед, покращення експлуатаційних характеристик. Необхідність масової модернізації суден, зокрема, торговельного флоту, що називається реновацією, утворює окремий ринок робіт у сфері суднобудівельної та судноремонтної галузей [2].

Вітчизняне суднобудування на сьогодні зорієнтовано, переважно, на виконання експортних замовлень. Водночас, відсутність в країні виробництва сучасного устаткування та обладнання для випуску суднобудівельними заводами суден «під ключ», змушує їх закуповувати ці елементи, або будувати лише корпуси на експорт, що, як правило, є економічно невиправданим. Технологічна, наукова і випробувальна бази галузі морально та фізично застаріла, зношеність основних засобів підприємств становить від 30% до 60% і більше [8].

Не зважаючи на це, продукція українських суднобудівельних підприємств користується попитом як на внутрішньому, так і на світовому ринку. Це насамперед такі види суден, як танкери, суховантажні судна та судна спеціального призначення, танкери для перевезення сирої нафти. Їхня частка в усьому збудованому тоннажі становить 22,6% [2].

Однією з проблем суднобудівельної галузі є недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг в країні. Українським суднобудівельним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них орієнтується на використання власних коштів і всіляко уникають зовнішнього (комерційного) кредитування інноваційних проектів. Проте власних фінансових ресурсів не вистачає на організацію науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт і впровадження інноваційних технологій [8].

Зниження обсягів участі українського флоту в перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів призводить, крім втрати прибутків, до посилення залежності України від світового фрахтового ринку і збільшення імпорту транспортних послуг. В Україні до цих пір відсутня прийнята в багатьох країнах практика фінансування суден з розстроченням платежів, у тому числі з використанням системи лізингу. Причиною цього є ризик, через який кредитування суднобудівельної галузі також ще не набуло широкого поширення.

Негативним чинником розвитку суднобудування нині є відсутність державного замовлення на будівництво нових суден. Невикористання вітчизняною системою державного регулювання економіки такого важливого господарсько-правового засобу, як державне замовлення, призводить до втрати низки потенційно можливих чинників розвитку галузі, а саме: 1) збільшення обсягів виробництва і, отже, одержання економії на витратах виробництва за рахунок його серійності; 2) стимулювання випуску нової інноваційної продукції; 3) збільшення нових замовлень на інноваційну продукцію (особливо військового та подвійного призначення) з боку іноземних контрагентів в умовах, коли держава сама є замовником такої продукції для власних потреб. Негативний ефект, що справляє на розвиток галузі відсутність державного замовлення, істотно підсилюється на тлі відсутності розвинутих інституційних лізингових відносин у сфері збуту продукції суднобудівної промисловості [2].

Статистика показує, що найбільший попит і популярність мають судна маломірного флоту. Кількість малих суден в майбутньому ймовірно збільшуватиметься, а не скорочуватися. Суднобудування майбутнього – це гнучке суднобудування, яке дозволить при високому рівні механізації і автоматизації всіх виробничих процесів будувати судна різних типів і призначень. Останніми роками йде інтенсивний пошук вдосконалення суден малотоннажного флоту на основі впровадження ефективніших гідродинамічних рішень і нових технологій. Темп життя прискорюється, що сприятиме потребі у швидкісних суднах, це означає, що їх форма повинна підкреслювати і покращувати швидкісні якості судна.

Вимоги міжнародного екологічного законодавства стосовно суднобудівельних підприємств посилюється, і частина суднобудівельних верфей світу, що спеціалізуються на будівництві тоннажу на експорт (що особливо стосується Китаю), його вимог не витримують без вживання відповідних великомасштабних і дорогих заходів, що відобразиться на рівні їх конкурентоспроможності.

Все більше судноплавних компаній купують частки в суднобудівельних верфях, щоб мати більший контроль над ланцюжком постачань і створити ефект синергії.

Ще однією незаперечною тенденцією в суднобудуванні є зростаюча кількість замовлень на великі і складні судна, що підвищує зацікавленість та масштабність замовлень судновласників. Збільшення кількості транспортованого вантажу веде до зниження вартості перевезення одиниці вантажу, що сприятливо позначається на всіх зацікавлених сторонах у схемі постачань морським транспортом.

Є також тенденція до будівництва екологічно безпечних суден у зв'язку зі зростаючим розумінням необхідності зниження судових викидів в атмосферу. Суднобудівельні верфі приділяють дедалі більшу увагу «екологічній логістиці» для зниження кількості відходів і забруднень у своєму ланцюжку поставок. Зростає увага до екологічного судноплавства, від верфей очікується співпраця з судновласниками та виробниками обладнання для виробництва енергетично ефективних суден [3].

Суднобудівна промисловість, хоча і визнана на законодавчому рівні пріоритетною галуззю виробництва, в силу низки чинників не може існувати без державної підтримки (ця діяльність пов'язана з наявністю великих капіталовкладень, які заморожуються на тривалий період), фактично залишилася без підтримки з боку держави. Сьогодні для забезпечення ефективної господарської діяльності підприємств суднобудівельної промисловості необхідно поновити пільги, передбачені Законом України «Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Оскільки більшість суднобудівельних підприємств перекваліфіковано у судноремонтні, необхідно визнати судноремонт окремою галуззю суднобудівельної промисловості та законодавчо визнати судноремонтну галузь пріоритетною. Суднобудівельна промисловість є комплексною, для її державного стимулювання необхідно створити ієрархічну систему програмних нормативно-правових актів, що має складатися з Морської доктрини, програм розвитку суднобудування та судноремонту, а також підгалузевих програм розвитку найбільш конкурентоздатних галузей суднобудування та судноремонту [2].

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Резюмуючи вищевикладене, можемо виділити значну кількість проблем, які гальмують розвиток та функціонування суднобудівельних, судноремонтних та суднобудівельно-судноремонтних заводів (рис. 2).

Отже, суднобудування і судноремонт, як економічна діяльність, значно впливають на судноплавство, торгівлю та економіку. Тенденції їх розвитку відображають напрями змін у виробництві, споживанні та транспортуванні вантажів, що перевозяться суднами, і динаміку активності ринків, які вони обслуговують.

Кількість і розмір побудованих і відремонтованих суден на суднобудівельних верфях визначають тоннаж певного типу судноплавного сектору, а отже впливають на фрахтові та чартерні ставки цих суден. Це в свою чергу є визначальним фактором в ціні вантажів та інших товарів і послуг, чіє виробництво залежить від постачання цих вантажів.

Перспективи ефективного функціонування України на ринку суднобудівельної та судноремонтної галузі залежить від здатності країни оцінити світові тенденції та потреби, можливості своїх спеціалістів і зайняти гідне місце в галузі та економіці країни.

Стан та тенденції розвитку суднобудівельно-судноремонтних заводів та судноплавних компаній тісно взаємопов'язані та впливають на діяльність морських та річкових портів.

Не дивлячись на те, що порти в основному відповідають стандартам 60–70-х років XX століття і зазнають серйозних труднощів з обробкою суден вантажопідйомністю понад 80000 тонн, 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 [9].

Функціонування морських та річкових портів, звичайно, супроводжуються низкою проблем, які представлені на рис. 3.

Оснoву водного транспорту становлять морські порти, судноплавні компанії та суднобудівельно-судноремонтні заводи, адже вони організують і забезпечують процес доставки та перевезення вантажів і пасажирів. Їх діяльність тісно пов'язана один з одним, адже без оновлення суден та їх ремонту не можливе ефективне функціонування судноплавних компаній та портів. Розвиток та ефективна діяльність кожного підприємства забезпечує позитивні тенденції функціонування інших підприємств.

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

Визначені проблеми в умовах нестабільності зовнішнього і внутрішнього середовища спричиняють загрози та збільшують вразливість підприємств до кризових ситуацій та явищ. Тому необхідним є використання механізмів по згладженню впливу негативних факторів на діяльність підприємств. У зв'язку з цим був сформований механізм антикризового менеджменту, який має на меті виведення підприємств з кризових ситуацій та стабілізацію їх фінансового стану (рис. 4).

У першу чергу визначається об'єкт управління, яким виступає кризове явище на підприємстві та суб'єкт управління, яким може бути відповідальна особа або підрозділ підприємства. Визначаються цілі та завдання антикризового менеджменту і обираються методи, принципи, функції та підходи щодо його здійснення.

Важливе місце у механізмі антикризового менеджменту займає діагностика кризового стану, яка передбачає врахування взаємовпливу ендогенних та екзогенних факторів з фазами життєвого циклу підприємства та оцінкою виробничо-фінансового стану. Основою вибору та обґрунтування факторів впливу для визначення ознак кризи є їх поділ на міжнародні та національні (фактори макрорівня), регіональні

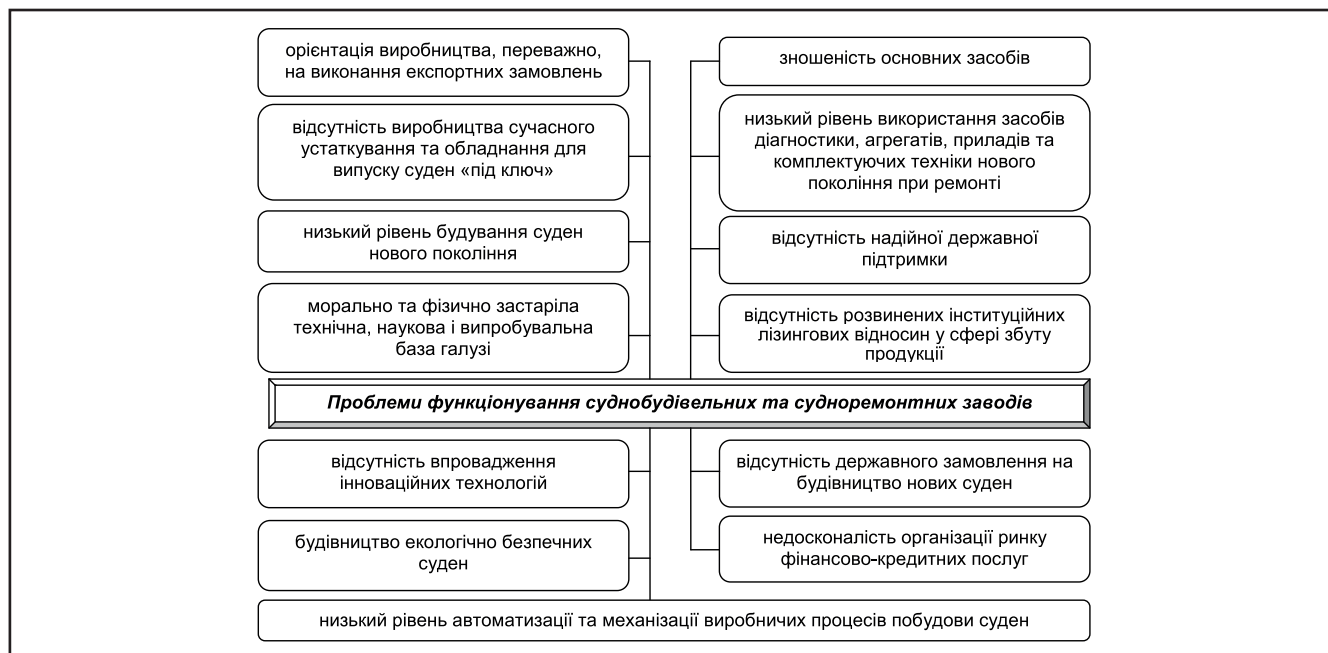


Рисунок 2. Проблеми функціонування суднобудівельних та судноремонтних заводів

Джерело: сформовано за [2, 3, 8] та доповнено авторами.

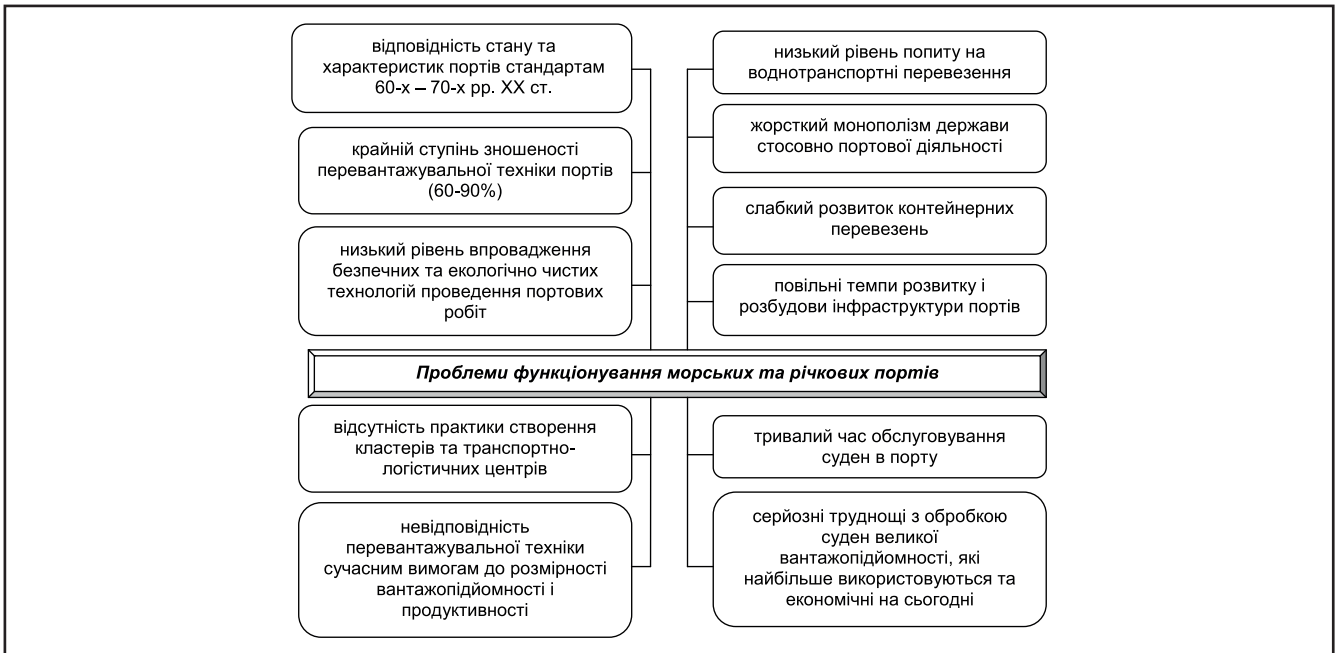


Рисунок 3. Проблеми функціонування морських та річкових портів

Джерело: сформовано авторами.

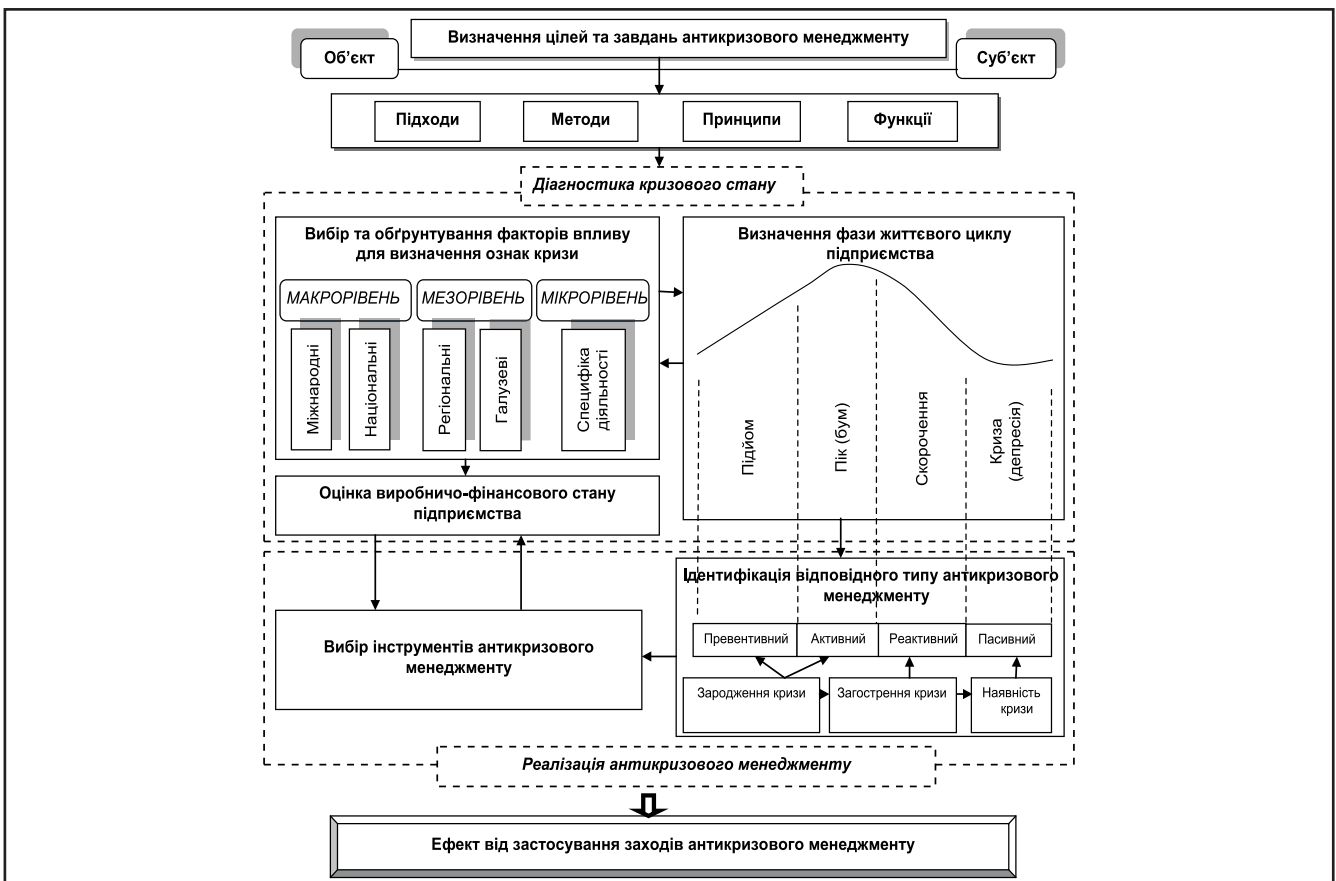


Рисунок 4. Механізм антикризового менеджменту підприємств транспортної галузі

Джерело: авторська розробка.

та галузеві (фактори мезорівня) і фактори, які залежать від специфіки діяльності підприємства (фактори мікрорівня).

Ділова активність будь-якої соціально-економічної системи проходить різні стадії розвитку, котрі залежать та одночасно й впливають на значимі фактори підприємства. За-

лежно від фази життєвого циклу з'являються чи зникають впливові фактори. Крім того існує і зворотній зв'язок – посилюючи чи зменшуючи свій вплив, фактори стимулюють перехід до іншої фази циклу. Доцільність не лише визначення, але й прогнозування фази ділової активності підприємства

обумовлюється можливістю раціонального використання наявних ресурсів підприємства та необхідністю прийняття ефективних дієвих управлінських рішень з врахуванням майбутніх тенденцій розвитку.

В свою чергу залежно від фази життєвого циклу визначається інтенсивність кризових явищ та необхідний для їх усунення тип антикризового менеджменту. Кожному з типів антикризового менеджменту властиві свої специфічні заходи виявлення, попередження чи ліквідації кризових ситуацій. Визначення типу антикризового менеджменту та його інструментарію є основою процесу реалізації антикризового менеджменту.

Здійснення оцінки показників, які характеризують фінансовий стан та виробничі можливості підприємства сприяють визначенню ступеню його кризовості. Результат проведеного якісного аналізу слугує основою вибору раціональних заходів антикризового менеджменту.

Висновки

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. Однак сучасні реалії змушують та стимулюють підприємців самостійно боротися і виживати в складних умовах функціонування. Одним із пріоритетних напрямів запобіжних заходів сьогодення, що супроводжується кризовими явищами, виступає антикризовий менеджмент, який базується на аналізі стану та ефективності діяльності підприємства. Розроблений механізм антикризового менеджменту забезпечує взаємодію та врахування впливу кожного з його елементів, що сприяє збереженню стабільно-ефективної діяльності

воднотранспортних підприємств та виявленні, стримуванні, подоланні та контролі кризових явищ.

Список використаних джерел

1. Липинська О.А. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку / О.А. Липинська, Л.М. Крисюк // Економічні інновації: Збірник наукових праць. – Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. – 2012. – Вип. 47. – С. 99–100.
2. Письменна К.С. Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект / К.С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – №1. – С. 223–226.
3. Познанська І.В. Потенціал суднобудівельної галузі України / І.В. Познанська, П.І Гнатюк // Економічні інновації. – 2011. – Вип.43. – С. 267–270.
4. Боняр С.М. Основні причини втрати попиту на портові послуги в Україні / С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко // Водний транспорт: зб. наук. праць. – К.: КДАВТ, 2014. – Вип. 1(19). – С. 100–106.
5. Кібік О.М. Оцінка результатів розвитку підприємств морського транспорту [Електрон. ресурс] / О.М. Кібік, А.В. Кравченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Rmugt/2009_29/Files/Kibik%20O.M..pdf.
6. Семенов В.Ф. Сучасні умови та проблеми розвитку водного транспорту України / В.Ф. Семенов, О.Д. Бикова // Збірник наукових праць. ЛНТУ. – Луцьк, 2010. – Випуск 7 (26). Частина 3. – С. 3–15.
7. Морские перевозки не доходное предприятие [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://korabley.net/news/morskie_gruzoperevozki_v_ukraine_ne_dokhodnoe_predpriyatie/2011-08-12-898.
8. Аналітична записка «Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>.
9. Развитие морского транспортного потенциала Украины [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://forum.finance.ua/topic110235.html>.

УДК 338.45:622.32

У.Я. ВИТВИЦЬКА,

к.е.н., доцент, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Концептуальні основи економічної оцінки активів нафтогазових підприємств

У статті здійснено обґрунтування, уточнення та розвиток теоретичних положень наукової концепції економічної оцінки активів нафтогазових підприємств. Запропоновано сукупність принципів, які базуються на Національних стандартах оцінки та розвинені й доповнені з метою врахування особливостей економічної оцінки активів нафтогазових підприємств. Окрім загальноприйнятих видів вартості, запропоновано використовувати додаткові види вартості, зокрема екологічну вартість та соціальну вартість.

Ключові слова: економічна оцінка, вартість, цінність, корисність, принципи оцінки, види вартості.

У.Я. ВИТВИЦЬКА,

к.э.н., доцент, Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа

Концептуальные основы экономической оценки активов нефтегазовых предприятий

В статье осуществлено обоснование, уточнение и развитие теоретических положений научной концепции экономической оценки активов нефтегазовых предприятий. Предложена совокупность принципов, которые основаны на Национальных стандартах оценки, развиты и дополнены с целью учета особенностей экономической оценки активов