

УДК 330.341: 656.6

КОВБАТЮК МАРИНА,

кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри економічної теорії Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

ШКЛЯР ВІКТОРІЯ,

аспірант, асистент кафедри економічної теорії Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

УДОСКОНАЛЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ МІКРОРІВНЯ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена дослідженню та вдосконаленню класифікації факторів впливу мікрорівня на діяльність підприємств водного транспорту. Проведено розподіл факторів відповідно до класифікаційних груп та визначено загальні й специфічні фактори впливу на судноплавні компанії, порти та судноремонтні заводи. Обґрунтовано доцільність та необхідність урахування визначених факторів при управлінні та підвищенні ефективності діяльності підприємств.

Ключові слова: мікрорівень, класифікація факторів, підприємства водного транспорту, судноплавні компанії, порти, судноремонтні заводи.

Постановка проблеми. Моніторинг стану розвитку транспортної галузі, зокрема підприємств водного транспорту, дає змогу говорити про наявність кризових тенденцій у цій сфері діяльності. Саме тому вивчення факторів, визначення напрямку та кількісної оцінки їх впливу на діяльність підприємств є необхідною умовою при розробці методологічного інструментарію механізму антикризового менеджменту транспортних підприємств, побудови прогнозу їх розвитку, розробки конкретних пропозицій стосовно підвищення ефективності їх функціонування.

Крім того, специфіка діяльності окремих підприємств водного транспорту (морські та річкові порти, судноплавні компанії та суднобудівельно-судноремонтні заводи) зумовлює принципові відмінності у формуванні факторів, що впливають на ефективність їх функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій економічній літературі виділено ряд факторів мікрорівня, що впливають на діяльність підприємств. У зв'язку зі специфікою діяльності суб'єктів господарювання ці фактори мають свої особливості. Дослідженням факторів впливу на діяльність підприємств водного транспорту, їх специфікою та першочерговим значенням займалися такі автори, як О. В. Акімова [1], С. М. Боняр [2], В. Г. Коба, І. В. Гладка [3], В. О. Котлубай [4], С. Б. Маляр [5], В. В. Щербина [6] та інші. На їх думку, в основі класифікації факторів воднотранспортних підприємств лежить їх поділ на внутрішні та зовнішні або їх звичайний перелік, який носить загальний характер.

Внутрішні фактори впливу є факторами мікрорівня. Підприємства мають можливість контролювати їх вплив, запобігати негативним спалахам, прогнозувати їх появу. Тому доцільним є вдосконалення та конкретизація такої класифікації шляхом урахування специфіки та особливостей діяльності

окремого виду підприємства, а саме: воднотранспортних підприємств, які є досить різноманітними за специфікою своєї діяльності та взаємозалежні у існуванні.

Метою статті є систематизація та вдосконалення класифікації факторів впливу мікрорівня на функціонування підприємств водного транспорту для проведення ефективного управління їх діяльністю, у тому числі й антикризового.

Виклад основного матеріалу. Ефективність функціонування підприємств водного транспорту залежить від багатьох факторів, тому для забезпечення прийняття правильних управлінських рішень необхідна їх структуризація залежно від значущості фактора та виду діяльності підприємства. Класифікацію ключових факторів мікрорівня, які забезпечують ефективне функціонування підприємств морського та річкового транспорту можна здійснювати відповідно до основних восьми груп: економічні, ринкові (маркетингові), техніко-технологічні, кадровий потенціал, організаційні, інноваційні, екологічні та форс-мажорні (рис. 1). Названі групи є загальними для всіх воднотранспортних підприємств, але їх підгрупи, синтетичні та аналітичні показники можуть відрізнятися залежно від специфіки підприємницької діяльності.

Три групи факторів - ринкові (маркетингові), кадровий потенціал та форс-мажорні - за своєю сутністю є спільними для морських і річкових портів, судноплавних компаній та суднобудівних-судноремонтних заводів з урахуванням деяких відмінностей.

Група **ринкових (маркетингових)** факторів включає в себе привабливість заводів для замовників, порту для перевізників, судноплавних компаній для споживачів; наявність застосування реклами; товарну, цінову та збутову політику підприємства; вибір економічно вигідних каналів реалізації



Рис. 1. Групи факторів впливу на діяльність підприємств водного транспорту.

продукції чи послуг; асортимент продукції чи послуг, які надаються; рейтинг заводів, портів, судноплавних компаній. Характерним фактором судноплавних компаній у цій групі є конкуренція з боку торговельних флотів інших країн, наявність комбінованих та спеціалізованих перевезень і кількість замовлень. Останній фактор характерний і для суднобудівних-судноремонтних заводів. Попит на водотранспортні перевезення вантажів та пасажирів доповнює цю групу для морських та річкових портів.

Фактори, які характеризують **кадровий потенціал**, підрозділяються на три підгрупи, а саме: забезпеченість кадрами, використання фонду оплати праці та продуктивність праці. Наявність та плінність кадрів (кількість прийнятих, звільнених працівників); рівень соціального захисту працівників; стаж роботи; можливість створення робочих місць; можливість кар'єрного росту - фактори, які складають першу підгрупу - **забезпеченість кадрами**. Використання фонду оплати праці характеризує рівень заробітної плати; посадовий оклад; наявність та рівень премій. Форма й система оплати праці та матеріального заохочення доповнює підгрупу для портів та судноплавних компаній, а суднобудівельні-судноремонтні заводи враховують розмір тарифної ставки. **Продуктивність праці** враховує кваліфікацію персоналу; рівень технічної та енергетичної озброєності праці; ступінь механізації й автоматизації праці; інтенсивність роботи; графік (режим) роботи; укріплення трудової дисципліни, скорочення непродуктивних витрат, структурні зміни у виробництві, рівень наукової організації праці. Крім того, суднобудівельно-судноремонтні заводи враховують зміни номенклатури виробництва, а морські та річкові порти комплексну норму виробітку. Рівень середньорічного виробітку одного штатного працівника є важливим для судноплавних компаній та портів.

Діяльність будь-якого підприємства може стати заручником **форс-мажорних обставин**, тому виділення цієї групи факторів є надзвичайно важливим. На нашу думку, її доцільно розділити на підгрупи залежно від викликаної дії. Перша підгрупа (**визначені погодні умови, стихійні лиха**) характеризується такими складовими: ураган, буря, повінь, накопичення снігу, ожеледь, землетрус, просідання і зсув ґрунту, замерзання моря, проток, засуха [9]. **Явища соціального характеру** є другою підгрупою та включають: страйк, локаут, дію ворога, оголошену та неоголошену війну, загрозу війни, терористичний акт, блокаду, революцію, заколот, повстання, масові заворушення, громадську демонстрацію, протиправні дії третіх осіб, пожежу, вибух, аварію [Там само]. Піратство та закриття районів для плавання є складниками названої підгрупи для судноплавних компаній та портів. Третьою підгрупою є

явища політичного характеру, які представлені заборонаю експорту (імпорту), валютними обмеженнями або іншими обмеженнями прав власності на сировину чи готову продукцію. Для морських і річкових портів та судноплавних компаній підгрупа доповнюється закриттям шляхів, проток, каналів, перекатів [Там само].

Специфіка діяльності підприємств водного транспорту полягає не тільки в значній відмінності робіт, які ними виконуються, але й в одночасному доповненні діяльності одне одного. Тому розглянемо інші групи факторів окремо по кожному виду підприємств водного транспорту.

Морські та річкові порти є одними з найбільших представників водотранспортних підприємств, які забезпечують навантаження, розвантаження, відправлення та прийняття суден, збереження вантажів, дрібний ремонт суден та ряд інших функцій. На їхню діяльність впливають фактори, зображені на рисунку 2.

Економічні фактори характеризують рівень доходів і витрат підприємства, відповідно до цього здійснюється їх поділ на підгрупи. **Рівень доходів** морських і річкових портів залежить від **рівня перевантажувальних робіт**, який включає в себе такі аналітичні показники-фактори: економічний вантажообіг; загальний обсяг перероблених портом вантажів; річний вантажообіг; коефіцієнт перевалки; коефіцієнт транзитності; коефіцієнт механізації; середній термін зберігання вантажу на складі; середній залишок вантажу, що знаходиться на складі; обсяг перевантажувальних робіт (розрахунковий і фактичний); структура обсягу перевезення вантажів; премії за дostroкову обробку рухомого складу; коефіцієнт складування; коефіцієнт місячної нерівномірності річного вантажообороту (сезонність); коефіцієнт добової нерівномірності; коефіцієнт зайнятості причалу; коефіцієнт використання пропускної здатності; **тарифні ставки** (тарифи на перевезення, перевантаження й зберігання вантажів); **штрафи** (штрафи за несвоечасну обробку рухомого складу та за незбережену доставку вантажів) та **інші доходи** (портові збори; бункерування судна (запасами палива й мастильних матеріалів, водою, продуктами харчування); послуги службово-допоміжного флоту (катери, буксири, спеціалізовані судна); перевезення вантажів, пасажирів; послуги дипломно-паспортного відділу; послуги інспекції державного портового нагляду (ІДПН); господарська діяльність (торгівля, виробництво, оренда); та інші). Основні складові фактори підгрупи **рівня витрат** - це заробітна плата; рівень цін на паливно-мастильні матеріали, амортизація основних засобів; проведення режиму економії та інші.

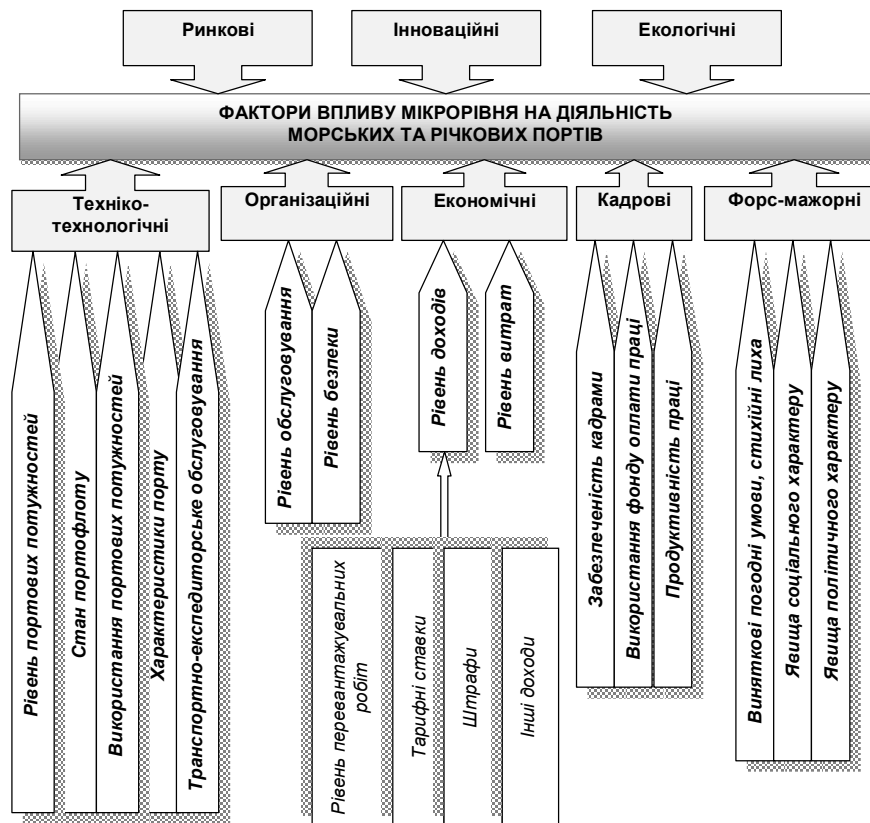


Рис. 2. Фактори впливу мікрорівня на діяльність морських та річкових портів.

Велике значення в діяльності відіграють **техніко-технологічні** фактори, яким приділена значна увага з боку таких авторів, як О. В. Акімова [1], В. В. Щербина [6]. Для портів, на нашу думку, цю групу доцільно поділити на п'ять підгруп. Перша з них - **рівень портових потужностей**, яка включає в себе такі аналітичні показники-фактори: спеціалізація порту; резерв пропускної здатності портів; рівень зайнятості причалів; наявність та розмір складських приміщень; наявність під'їзних шляхів [8]; рівень комплексної механізації; довжина причальної лінії; розміри акваторії; глибина акваторії порту; кількість прикордонних і тилових залізничних шляхів; тип рухомого складу; тип навантажувально-розвантажувальних машин; тип місця розвантаження. Другою підгрупою є **стан портофлоту**, який характеризується типом суден; забезпеченістю та рівнем оновлення суден; віком та потужністю суден; ступенем оснащення засобами механізації та автоматизації. **Використання портових потужностей** є третьою підгрупою, яка складається з таких факторів: частота підходу суден; кількість рейсів суден; час обслуговування судна; інтенсивність розвантажувально-навантажувальних робіт; час очікування поставки до причалу [6]; обсяг складських операцій із вантажем; час затримки в портах, викликаний технічними обставинами. Четверта підгрупа - це **характеристики порту**, на які, у свою чергу, впливають номенклатура вантажів; розмір вантажної партії; схеми встановлення рухомого складу під навантаження; схеми перевантажувальних робіт у пунктах перевалки; коефіцієнти використання робочого часу перевантажувального й складського обладнання; надійність засобів перевезення, перевантажувального й складського обладнання; рівень обслуговування на кон-

тейнерному терміналі [6]; норми вантажних робіт у портах [1]; знос техніки; сучасність технологій, що застосовуються; використання вантажопідйомності та вантажомісткості рухомого складу. Наявність **транспортно-експедиторського обслуговування**, яке займається організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу, становить останню підгрупу техніко-технологічних факторів.

Ефективність підприємства залежить від якості організації процесу його діяльності, тому наступною групою факторів є **організаційні**, які складаються з факторів **рівня обслуговування** (наприклад, рівень наукової організації управління й виробництва; перспективне, поточне, оперативне планування; аналіз й облік перевантаження та зберігання вантажів; швидкість оформлення документації; організаційна структура) та **рівня безпеки** (збереженість вантажів; безпека обслуговування пасажирів; страхування).

Займати гідну конкурентну позицію неможливо без практичного використання та впровадження нових засобів, перевантажувальних технологій; комплексу прогресивних екологічно безпечних технологій; сучасних комп'ютерних технологій для навчання й наукових процесів; застосування креативного потенціалу, реінжинірингу; здійснення реконструкції портів, тобто без упровадження в діяльності порту інноваційних технологій та рішень. Саме тому перераховані вище фактори складають групу **інноваційних**.

У сучасному житті приділяється велика увага екологічним аспектам функціонування підприємств, не винятком є морські й річкові порти, робота яких пов'язана з правильним обслуговуванням суден. Для них **екологічна** група факторів враховує обсяг перевантаження нафти, мінеральних добрив, хімічних вантажів; перевищення нормативного рівня

антропогенних викидів на суші й перенесення їх через атмосферу у Світовий океан; рівень забруднення акваторії та каналізаційних систем портів; рівень наявних технологій та технічних засобів для регенерації, знешкодження та утилізації відходів основного виробництва; рівень викидів виробничого та побутового сміття; перевищення нормативного рівня викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря при експлуатації стаціонарних та пересувних джерел забруднення; перевищення нормативного рівня викидів відпрацьованих газів при

використанні дизельних енергетичних установок; перевищення нормативного рівня вмісту сірки та азоту у відпрацьованих газах дизельних енергетичних установок.

Без існування судноплавних компаній неможливо уявити діяльність галузі водного транспорту. Унаслідок здійснення перевезень вантажів та пасажирів вони потрапляють під вплив безлічі негативних та позитивних чинників. Фактори, які впливають на стан діяльності судноплавних компаній, наведені на рисунку 3.

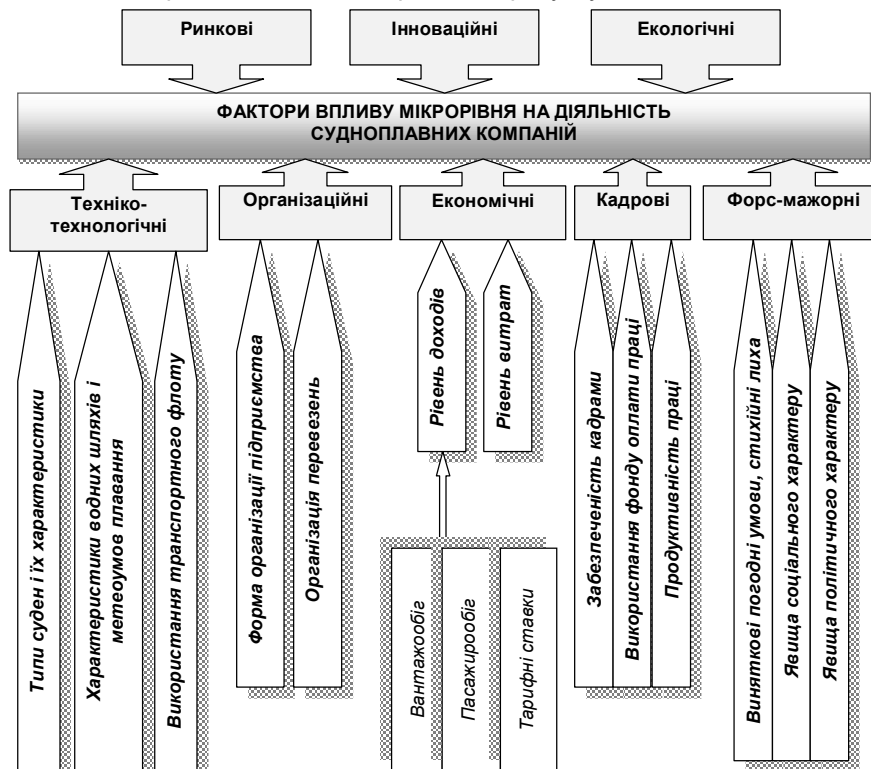


Рис. 3. Фактори впливу мікрорівня на діяльність судноплавних компаній.

Отже, групу **економічних** факторів характеризує: **рівень доходів**, який представлений такими синтетичними показниками-факторами, як **вантажобіг** (обсяг перевезень вантажів; середня відстань перевезень вантажів; сезонність; структура перевезень за напрямками й видами вантажів; розмір партії) [8]; **пасажиробіг** (обсяг перевезень пасажирів; середня відстань перевезень пасажирів; сезонність; структура пасажирських перевезень за напрямками; тип пасажирських перевезень (регулярні, нерегулярні, круїзи та ін.)); **тарифні ставки** (величина фрахтових ставок; ставки за оперування), та **рівень витрат**, який поєднує в собі вартість однієї тонни дедвейту; тайм-чартерну собівартість однієї тонни дедвейту [4]; амортизацію; витрати на матеріали та зношування інвентаря; утримання екіпажу (заробітна плата, харчування, страхування, навчання, проїзд тощо); навігаційні витрати; судові збори; рівень цін на паливно-мастильні матеріали для суден; проведення режиму економії; експлуатаційні витрати на перевезення, перевантаження й зберігання вантажів; інші адміністративно-управлінські витрати.

Техніко-технологічна група факторів підрозділяється на три підгрупи: **типи суден та їх характеристики** (вантажопідйомність; тип і потужність силової установки; конструктивні особливості суден; ступінь оснащення засобами механізації й авто-

матизації [8]; вік судна); **характеристики водних шляхів і метеоумов плавання** (район плавання судна; швидкість течій; вітро-хвильовий режим; тривалість навігації; пропускна спроможність шлюзів, ступінь їх автоматизації та механізації; габарити ходу судна [8]; планове чи щорічне закриття причалів, каналів, викликане виконанням технічних робіт; зміна фарватерів на трасі лінії з технічних причин [1]); та **використання транспортного флоту** (швидкість ходу; коефіцієнт затримок у дорозі; коефіцієнт ходового часу з вантажем [8]; коефіцієнт завантаження; коефіцієнт використання вантажопідйомності; коефіцієнт використання вантажомісткості; коефіцієнт використання пасажиромісткості; коефіцієнт використання календарного періоду; середня добова експлуатаційна швидкість; витрати часу на окремі операції; відношення фактичного коефіцієнта ефективності капіталовкладень до нормативного; стан оновлення флоту; організація роботи флоту; завантаження флоту; безпека поїздки чи доставки вантажу).

При організації діяльності судноплавних компаній велике значення має форма організації підприємства та організація перевезень вантажів і/чи пасажирів. Залежно від цього фактори **організаційної** групи мають відповідні складові частини: **форма організації підприємства**, яка характеризується формою власності та організаційною структурою

підприємства, а також **організація перевезень**, до якої входять: вид сполучення (місцеве, басейнове, внутрішньобасейнове, міжбасейнове чи океанське); форма судноплавства (трампове, лінійне); оперативність; розклад руху, тривалість та комфортність поїздки; дотримання графіку руху; перспективне, поточне, оперативне планування; аналіз й облік відправлень суден; транспортна доступність; швидкість оформлення документації; рівень наукової організації управління й виробництва.

Інноваційний розвиток судноплавної компанії залежить від рівня фінансування інноваційної діяльності; рівня впровадження вдосконалених технологій виробництва; рівня впровадження та використання сучасних комп'ютерних технологій для навчання й наукових процесів; використання креативного потенціалу; необхідності застосування реінжинірингу.

Забруднення середовища водним транспортом відбувається по двох каналах: по-перше, морські й річкові судна забруднюють біосферу відходами, одержаними в результаті експлуатаційної діяльності, і, по-друге, викидами у випадках аварій суден із токсичними вантажами, здебільшого нафтою та нафтопродуктами.

У умовах звичайної експлуатації основними джерелами забруднення є суднові двигуни, насамперед, головна енергетична установка, а також вода, використана для миття, і баластна вода, що зливається за борт. Зі зростанням перевезень нафтовантажів і наливного тоннажу все більша кількість нафти стала потрапляти в океан і при аваріях.

Енергетичні установки суден забруднюють відпрацьованими газами передусім атмосферу, звідки токсичні речовини частково або майже повністю потрапляють у води морів, річок, океанів. Нині переважна кількість суден вітчизняного (і світового) флоту обладнана дизельними двигунами. Невелику частку складають судна з паротурбінними установками, кількість яких за останні роки скорочується (у зв'яз-

ку з меншою економічністю порівняно з дизелями). І поки що газотурбінних установок налічують одиниці [7].

Виходячи із цього, необхідним є дотримання екологічних норм та врахування факторів впливу **екологічної** групи, до якої входять: перевищення нормативного рівня викидів відпрацьованих газів при використанні дизельних енергетичних установок; перевищення нормативного рівня випаровування нафтовантажів при перевезенні танкерним флотом (з урахуванням вантажних операцій); перевищення нормативно-допустимих показників вмісту забруднюючих речовин у баластних водах, які скидаються у водні об'єкти; перевищення нормативного рівня вмісту сірки та азоту у відпрацьованих газах дизельних енергетичних установок; перевищення нормативів утворення виробничого та побутового сміття; перевищення нормативів утворення сміття при проведенні вантажних операцій; перевищення нормативного рівня (обсягу) викидів забруднених речовин у водні басейни; забруднення водного середовища в результаті розливу нафтопродуктів при аварійних ситуаціях; забруднення водного середовища в результаті незапланованого викиду у водне середовище сміття, залишків вантажу.

Третім великим представником підприємств водного транспорту є судноремонтні заводи. Процес виробництва та ремонту суден є взаємопов'язаним та взаємозалежним, тому останнім часом усе більшою популярністю користується об'єднання суднобудівних і судноремонтних заводів чи створення суднобудівних-судноремонтних заводів, що обґрунтовує ряд додаткових факторів, які вимагають врахування їх впливу. Виходячи з аналізу наукової літератури, ми можемо сказати про незначну частку приділеної уваги окресленому питанню, тому пропонуємо здійснювати класифікацію факторів впливу на судноремонтні та суднобудівні-судноремонтні заводи відповідно до рисунку 4.

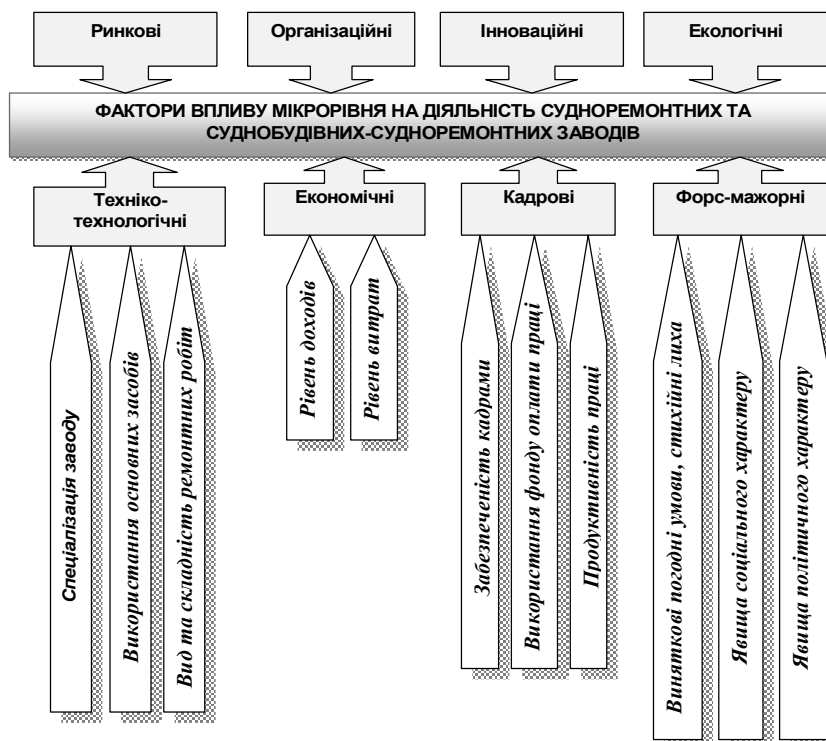


Рис. 4. Фактори впливу мікрорівня на діяльність судноремонтних та суднобудівних-судноремонтних заводів.

Рівень доходів включає в себе вартість ремонту судна; вартість створення судна; стан (рівень) державного замовлення в суднобудуванні; а **рівень витрат** - собівартість ремонту судна; собівартість створення судна; ціни на вітчизняні матеріали; заробітну плату, амортизацію основних засобів, проведення режиму економії та інші. У сукупності вони складають групу **економічних** факторів.

Ефективна робота судноремонтних, суднобудівних-судноремонтних заводів залежить від їх техніко-технологічних характеристик, які визначають спеціалізацію заводу. **Техніко-технологічна група** складається з таких підгруп: **спеціалізація заводу** (суднобудування; судноремонт; суднобудування і судноремонт), **використання основних фондів** (наявність і стан суднопідйомних споруд; наявність і стан обладнання; наявність і стан судноремонтних причалів; можливість створення доків) і **вид та складність ремонтних робіт** (вид ремонту (заводський (доковий), міжрейсовий (навігаційний), аварійний, планово-запобіжний ремонт), модернізація, капітальний ремонт; ступінь складності ремонту).

До **організаційної** групи відносяться: організаційна структура; рівень наукової організації управління й виробництва; оперативне планування, аналіз й облік проведення ремонтних робіт; форма власності; розмір території.

Рівень виробництва суден нового покоління; рівень технологічного проектування, виробництва й логістичної підтримки процесів створення техніки нового покоління; рівень використання засобів діагностики, агрегатів, приладів та комплектуючих техніки нового покоління при ремонті; рівень упровадження та використання сучасних комп'ютерних технологій для навчання й наукових процесів; розвинена наукова та навчальна база є показниками-факторами **інноваційної** групи.

Надзвичайну увагу необхідно приділяти таким **екологічним** факторам: перевищення нормативного рівня (обсягу) викидів в атмосферне повітря; перевищення нормативного рівня (обсягу) твердих відходів; перевищення нормативного рівня (обсягу) внутрішньозаводського енергетичного виробництва та інших процесів, пов'язаних зі спалюванням палива; обсяг ливарного виробництва; обсяг металлообробки конструкцій та окремих деталей; обсяг зварювального виробництва; обсяг гальванічного виробництва; обсяг лакофарбового виробництва; рівень технологій та технічних засобів для регенерації, знешкодження та утилізації відходів основного виробництва; рівень екологічної безпеки каналізаційних систем заводів.

Ковбатиук Марина,

кандидат економічних наук, доцент, заведуючий кафедрою економічної теорії Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Шкляр Вікторія,

аспірант, асистент кафедри економічної теорії Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КЛАССИФИКАЦИИ ФАКТОРОВ ВЛИЯНИЯ МИКРОУРОВНЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Статья посвящена исследованию и совершенствованию классификации факторов влияния микроуровня на деятельность предприятий водного транспорта. Проведено распределение факторов согласно класси-

№ 3 (123) травень-червень 2013 р.

Висновки

1. Розроблена класифікація факторів впливу мікро-рівня на діяльність підприємств водного транспорту, заснована на розподілі факторів на групи і підгрупи, котрі, у свою чергу, найбільш повно деталізовані синтетичними та аналітичними показниками-факторами з урахуванням специфіки функціонування окремих підприємств та визначенні спільних та відмінних підгруп. Наведена класифікація є надзвичайно важливою та необхідною при здійсненні аналізу ефективності їх роботи, знаходженні сильних та слабких сторін, розробці дієвих заходів в управлінні та при прогнозуванні тенденцій їх розвитку.

2. Слід відзначити різноманітність та надзвичайно велику кількість внутрішніх факторів, котрі впливають на діяльність підприємств водного транспорту. Один і той самий фактор може мати різний ступінь впливу та значущість для окремих видів підприємств, але в той же час багато з них є спільними.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акимова О. В. Факторы влияния на транспортный процесс в системе трампового судоходства [Электронный ресурс] / О. В. Акимова. - Режим доступа : http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_akimova.doc.htm.
2. Боняр С. М. Судоходство река - море: проблемы развития судовладельческих компаний : [монография] / С. М. Боняр. - Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2009. - 288 с.
3. Коба В. Г. Шляхи виходу з економічної кризи судноплавних компаній України / В. Г. Коба, І. В. Гладка // Водний транспорт : зб. наук. праць КДАВТ. - 2012. - Вип. 2 (14). - С. 67-72.
4. Котлубай В. О. Організаційно-економічні основи оцінки конкурентоспроможності судноплавних компаній на фрахтовому ринку : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Котлубай Вячеслав Олександрович ; НАН України ; Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. - Одеса, 2004. - 218 с.
5. Малаяр С. Б. Класифікація деструктивних факторів економічної безпеки підприємств портової діяльності [Електронний ресурс] / С. Б. Малаяр. - Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/Portal/Soc_Gum/Rmugt/2010_32/Files/3210.pdf.
6. Щербина В. В. Методичні засади оцінки інтеграції судноплавних та стивідорних компаній в умовах глобалізації світової торгівлі [Електронний ресурс] / В. В. Щербина // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 26. - С. 51-55. - Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Natural/Vetp/2009_26/index.html.
7. Заходи боротьби зі шкідливим впливом на екологію. Альтернативні рішення [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/pidruchnuku/7/162.pdf>.
8. Коба В. Г. Економічний аналіз діяльності підприємств водного транспорту / В. Г. Коба, О. Є. Бабина, М. В. Ковбатиук, Н. Г. Беник. - К. : КИТ, 2011. - 340 с.
9. Форс-мажорні обставини [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://economic.br.com.ua/форс-мажорні-обставини/>.

фикационных групп и определены общие и специфические факторы влияния на судоходные компании, порты и судоремонтные заводы. Обоснована целесообразность и необходимость учета определенных факторов при управлении и повышении эффективности деятельности предприятий.

Ключевые слова: микроуровень, классификация факторов, предприятия водного транспорта, судоходные компании, порты, судоремонтные заводы.

Kovbatiuk Maryna

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Head of Department of Economics, Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy
Kyiv State Maritime Academy.*

Shklyar Viktoriya

*Graduate student, Assistant of Department of Economics,
Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy Kyiv State Maritime Academy*

CLASSIFICATION IMPROVEMENT OF IMPACT FACTORS OF MICRO-LEVEL ON ACTIVITY OF MARITIME ENTERPRISES

Modern condition of development of transport enterprises is in poor condition, caused by the global economic crisis. Enterprises of maritime transport are especially sensitive to negative tendencies. They belong to infrastructure and dramatically depend on economic condition of the country.

The factors of macro-, meso- and micro-level influence on enterprise's activity. The enterprise can foresee, influence, correct, control, forecast only internal factors, i.e. factors of micro-level. Thanking to this matter, it is able to improve and increase its efficiency, competitiveness and avoid crisis situations.

Studying on the internal factors, defining the direction and quantitative evaluation of their impact on enterprises' activity is necessary condition to develop methodological instrument of anti-crisis management on maritime enterprises, to forecast their development, to develop particular offers regarding their efficiency increase. Additionally, activity's peculiarity of separate maritime enterprises causes gross differences in factors' forming influencing on their functioning effect.

That is why the article is devoted to research and improvement of impact factors' classification of micro-level on activity of maritime enterprises by means of distribution of internal factors according to classification groups, sub-groups detailed with synthetic and analytical performances-factors. General and specific sub-groups of impact factors on shipping companies, sea and river ports and ship-repair yards are defined. We proved necessity of factors' definition in making analysis of efficiency of enterprises' activity, finding strong and weak sides in their operation, making forecast of their development and developing effective approaches in management, including anti-crisis.

Key words: micro-level, factors' classification, maritime enterprises, shipping companies, ports, ship-repair shore bases.

REFERENCES

1. Akimova O. V. Impact factors on the transport process in the system of tramp shipping, available at: http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_akimova.doc.htm. (rus).
2. Bonyar S. M. (2009), Shipping river-sea: problems of the development of shipping companies, Scientific monograph, IPREEI NAN Ukraine, Odessa, p. 228. (rus).
3. Koba V. G., Gladka I. V. (2012), Ways of overcoming economic crisis of shipping companies of Ukraine, Maritime transport, collection of scientific articles KСМА, Kyiv, Edition 2(14), pp. 67-72. (ukr).
4. Kotlubay V. O. (2004), Organizationally-economic basis of competitiveness evaluation of shipping companies on the freight market, Thesis for the degree of candidate of economic sciences in specialty 08.07.04, Odessa, 218 p. (ukr).
5. Malyar S. B. (2010), Classification of destructive factors of economic security of enterprises with port activity, available at: http://www.nbu.gov.ua/Portal/Soc_Gum/Rmugt/2010_32/Files/3210.pdf. (ukr).
6. Shcherbyna V. V. (2009), Methodological principles of integration evaluation of shipping and stevedoring companies in the conditions of globalization of world trade, *Newsletter on economics of transport and industry*, № 26, pp. 51-55, available at: http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Natural/Vetp/2009_26/index.html. (ukr).
7. Control measures for decrease negative impact on the environment. Alternative suggestions, available at: <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/pidruchnuku/7/162.pdf>. (ukr).
8. Koba V. G., Babyna O. E., Kovbatiuk M. V., Benyk N. G. (2011), Economic analysis on activity of maritime enterprises, Textbook, КУТ, Kyiv, p. 340. (ukr).
9. Force majeure, available at: <http://economic.br.com.ua/форс-мажорні-обставини/>. (ukr).