

- підприємства / Ф.Ш. Урманов // Тези IV Міжнародної науково-практичної конференції «Формування ефективної моделі розвитку підприємства в умовах ринкової економіки». – 216 с.
4. Гринько Т.В. Сучасні підходи до управління стратегічним потенціалом підприємства / Т.В. Гринько, Д.М. Чіменова // Збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції «Економіка і менеджмент 2017: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку»: у 11 т. (м. Дніпро, 23-24 березня 2017 р.). – Дніпро: Біла К.О., 2017. – Т. 5. – С. 86-89.
 5. Чабанець М. В. Наукові підходи до класифікації потенціалу підприємства / М.В. Чабанець, Т.В. Гринько // Економіка і менеджмент 2018: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку: зб. наук. праць Міжнар. наук-практ. Конф., 19-20 квіт. 2018 р.: у 8 т. – Т. 6. Управління підприємствами: соціально-економічні аспекти -Дніпро: Біла К.О. – 2018. – С. 84–87.

Кох Є. В., Лук'яненко Б. О.

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

**ЖИТТЄВИЙ ЦИКЛ ОРГАНІЗАЦІЇ
НА ПРИКЛАДІ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ КОРПОРАЦІЇ «БОГДАН»**

Життєвий цикл відіграє важливу роль у внутрішньому середовищі будь-якої організації. Також багато проблем компанії визначається тим, на якому рівні розвитку вона знаходиться саме зараз. Загалом виділяють п'ять фаз, а саме: становлення, ріст, зрілість, занепад та трансформацію.

Розглянемо ці фази на прикладі автомобілебудівної корпорації «Богдан».

Першим і одним з найголовніших періодів творення фірми є її зародження, тобто початок життя. Українська компанія була створена у 1992 році, визначивши для себе головну мету – автомобілебудування. У тому ж році почала продаж популярних Москвич, ІЖ, УАЗ та ГАЗ, а трохи пізніше автомобілів КІА в Україні.

До другої фази, дитинства та юності, відноситься період, коли бізнес почав стрімко розширюватись. У 1998 році відбулося придбання ВАТ «Черкаського автобус», що стало значним каталізатором у підкоренні ринку. Наступного року відбувся підпис угоди щодо дистрибуції авто Hyundai, а також виробництво «Богдан». Пізніше взято курс на експорт цих автобусів. Наступного року підписано генеральну угоду із Японською компанією Isuzu Motors Limited щодо використання їхнього бренду на автобусах українського виробництва.

Третя фаза має в собі два часових відрізка: з 2005 до 2011 року та з 2014 до 2019 рік. Під час першого періоду відбувається створення офіційної корпорації Богдан. Причиною розвитку автоскладального виробництва стало встановлення мита. Загалом для нових проектів було залучено понад 150 мільйонів гривень.

Наступного року був підписаний договір про продаж корпорацією «Богдан», японськими «Sojitz Corporation» і «Isuzu Motors Limited» та ЗАТ «Автомобільна компанія Ісузу Україна». З 2007 року було дозволено виробництво легких авто, таких як: Hyundai Elantra XD, Hyundai Accent та Hyundai Tucson, але після підписання ще одного договору.

Приєднання України до СОТ вплинуло на автомобільну промисловість. В експлуатацію було введено нові підприємства. У такий проект було вкладено понад 330 мільйонів доларів.

У 2009 році відбулося розірвання партнерських відносин між корпораціями «Богдан» та Kia Motors Co. Як наслідок, припинилася реалізація автомобілів Kia. Наступного року ВАТ «Черкаський автобус» було виведено з корпорації «Богдан».

Щодо другого часового відрізка, у 2014 році управління корпорації заявило про бажання переорієнтувати частину підприємства під виготовлення підтриманих авто. Одночасно, в 2014 році «Богдан» почала виконувати оборонні замовлення, а саме: випуски легкових вантажівок Hyundai, замовлення для Національної гвардії України, навчання водіїв, поставка вантажівок для Міністерства внутрішніх справ, виробництво нових позашляховиків та співпраця з КПП ім. Ігоря Сікорського.

У 2018 році «Богдан» відзначаючи двадцятиріччя, корпорація провела всеукраїнську акцію: жителі дев'яти міст України могли цілу добу безкоштовно користуватися тролейбусами та автобусами.

Протягом 2018 року відбулася низка значних подій: корпорація «Богдан» передала французькій компанії Bluebus п'ять дванадцяти метрових запчастин для електричних автобусів, стала імпортером GreatWall та HAVAL, представила оновлений варіант санітарного авто «Богдан 2251», надала ЗСУ ще одну партію вантажівок, повідомила про електровантажівку, що вперше була виготовлена для компанії Vanke Electromotive та завчасно закінчила контракт з Міністерством оборони.

У 2019 році компанія отримала тендер для постачання п'ятдесяти семи одиниць дванадцяти метрових тролейбусів Харкову. Згодом ще один тендер на такі ж самі тролейбуси, але вже до міста Суми. Також «Богдан» зробила перший вісімнадцяти метровий кузов електробуса Bluebus.

Приділяючи увагу четвертій фазі, можна помітити певне чергування із третьою, що було зумовлено низкою подій у світі. Перша частина фази розпочинається з 2012 році. Зміни законодавства Росії призвели до зменшення конкурентоспроможності вітчизняних компаній та втрату значного попиту на продукцію у, зокрема, корпорації «Богдан», яка змушена була виробляти автомашини на 36,2% менше.

Наступний рік ознаменував ковток свіжого повітря для українських компаній, адже були запроваджені мита на імпорт. Тоді ж керівництво «Богдана» підписало угоди з компаніями «China Anhui Jianghuai Automobile Co. Ltd» та «Lifan Group» щодо виробництва JAC J5. У 2014 році «Богдан-Авто», Національна сервісно-збутова мережа корпорації, призупинила, а згодом зупинила, діяльність 9 з 26 своїх представництв.

2020 рік продовжив фазу. Через тиск слідчих органів, корпорація скоротила штат працівників. А вже у кінці поточного року був закритий Черкаський завод. Це спричинило винесення питання банкрутства, адже він виконував замовлення для Міноборони.

У якості висновку можна сказати, що забезпечення сприятливого клімату і стабільності приведе до стабільного росту будь-якої компанії. Тут ми розглянули фази життєвого циклу на прикладі вітчизняної організації. Слід зазначити, що ми також згадали про її труднощі та проблеми, які так чи інакше залежать від зовнішнього середовища.

Список використаних джерел:

1. Хортиця Т. Український оборонний журнал №3: «Богдан Моторс»: нові проекти для армії // Київ 2019
2. Загородний О. В. ТСН: "Богдан" розпочав випуск автомобілів JAC // 2013
3. Чернявський М. Що нового на Київському автосалоні? // «Авторев'ю», № 5, 2006

Кравченко С. В.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

**АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ
В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

Нинішня ситуація в країні схильна до тенденції збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств національної економіки. Наслідком незадовільного фінансового стану більшості підприємств стало катастрофічне зростання їхньої кредиторської та дебіторської заборгованості. Зазвичай до банкрутства таких підприємств призводить погіршення всіх показників, які визначають його фінансову стійкість, тому саме на управлінні антикризовими заходами ґрунтується діагностика ймовірності виникнення такого стану.

Антикризове управління може бути ефективним або неефективним. Ефективність антикризового управління характеризується ступенем досягнення поставленої цілі, це заходи з попередження, подолання, пом'якшення або локалізація кризи та вироблення управлінських підходів її подолання (рис. 1).

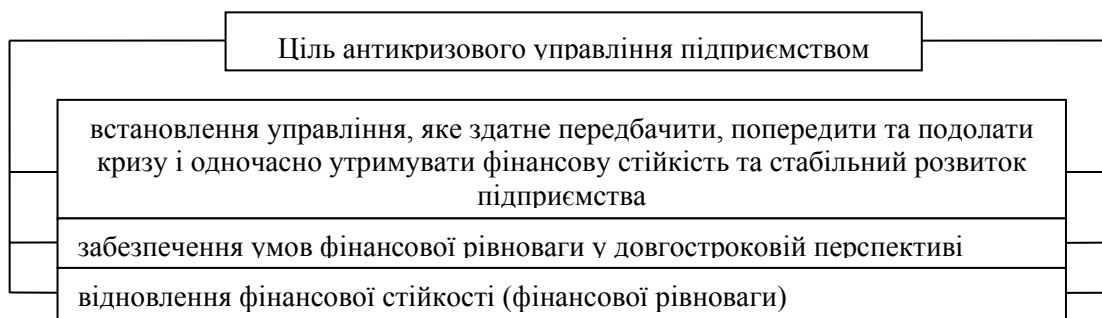


Рис. 1. Ціль антикризового управління підприємством

Для оцінки реалізації антикризового управління доцільно застосувати універсальний підхід з урахуванням індивідуальних особливостей його діяльності. Даний підхід має ґрунтуватися на об'єктивних закономірностях функціонування й розвитку, враховувати вплив різноманітних факторів на діяльність товариства. В даному випадку методи реалізації повинні ґрунтуватися на діловій активності товариства, і в обов'язковому порядку повинні окреслити підхід до зважених заходів антикризового управління шляхом визначення активної, зорієнтованої на майбутнє стратегії, побудованої на зв'язку між намаганням забезпечити прибутковість і додержання стабільності фінансово-господарських процесів.