

государственной стратегии развития рекреационного хозяйства Украины, в том числе АР Крыма является актуальной проблемой в связи с необходимостью массового оздоровления населения.

Таким образом, приоритетным направлением развития Крыма является обретение прочного статуса как безопасного и инвестиционного привлекательного региона. Необходимы инвестиции долговременного характера, направленные на формирование новой рекреационной инфраструктуры и капитальную модернизацию существующей. Нам следует не забывать о том, что Черное море во все времена было важным транспортным узлом, что влечет за собой увеличение техногенной нагрузки на рекреационные территории и обуславливает ухудшение их экологического и санитарного состояния. Современная экономика ставит перед обществом задачу перехода к устойчивому развитию, позволяющему удовлетворять потребности нынешних поколений, не причиняя при этом ущерба ресурсным возможностям будущих поколений. Рекреационно-туристическая индустрия не является наукоемкой, не является экологически опасной и позволяет достаточно быстро получить доход на вложенный капитал. Развивая эту отрасль, можно добиться повышения уровня благосостояния населения страны.

Страна, повышая уровень жизни своих граждан, невольно привлекает их путешествовать. Недаром одни из самых путешествующих наций – это немцы и японцы. Туризм через межкультурное взаимопонимание влияет на людей, делая их более терпимыми, друг к другу. Это помогает избежать конфликтов и войн. Не случайно, что страны, провозгласившие политический нейтралитет – Швейцария, Швеция, Австрия, Мексика, всегда были и остаются притягательными для туристов. Кроме того, туризм способствует улучшению экологической обстановки в стране. Ведь никто не захочет ехать в страну, где нет нормальных условий для жизни, где природа не ценится как наивысшее достояние державы.

Источники и литература:

1. Федорченко В. К. Рекреационные комплексы : учеб. пособие / В. К. Федорченко. – К. : Вища Школа, 2004.
2. Чорненька Н. В. Організація туристичної індустрії : навч. посіб. / Н. В. Чорненька. – К. : Атіка, 2006.
3. Шабля О. И. Социально-экономическая география Украины / О. И. Шабля. – Л. : Свит, 2001.
4. Нагорская М. Н. Идентификация конкурентной среды на рынке санаторно-курортных услуг / М. Н. Нагорская, А. А. Пегушина // Вісник економічної науки України. – 2011. – № 2.
5. Стратегия развития Крыма до 2020 года : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ark.dov.ua>.
6. Крым – инвестиции в будущее : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www/inw.ua>.

Митина Э.А.

УДК 339.3

ПЕРСПЕКТИВЫ УЧАСТИЯ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В КОНТЕКСТЕ ПОДГОТОВКИ К ЕВРО-2012

Авиационная отрасль относится к стратегически важным секторам экономики Украины. В 2011г. данная отрасль насчитывала более 40 предприятий разных форм собственности, которые обеспечивают практически все составляющие логистического цикла. Последний подразумевает обеспечение всех звеньев производства от изготовления деталей для парка самолета до выпуска готовых самолетов. В настоящее время имеющийся потенциал используется не в полной мере, поскольку авиационная отрасль находится под влиянием растущих проявлений системного кризиса. Это касается практически всех важнейших составляющих авиационной отрасли от авиастроения, авиационных перевозок до транспортной инфраструктуры. В связи с этим, особенно актуальным является анализ причин сложившейся ситуации и разработка научно-обоснованных предложений, касающихся поиска механизмов оптимизации работы отрасли, особенно в контексте подготовки к проведению финальной части Евро-2012 по футболу в Украине.

Исследованию рынка авиатранспортных услуг посвящены многочисленные труды экономистов-международников. Анализ современных методов и механизмов привлечения ресурсов предприятиями авиационной индустрии проводятся в трудах Астапова Г.В. [1], Афанасьев В.Г. [2], Гарипова Г.Р. [4], выявлению современных тенденций развития рынка авиаперевозок посвящены работы Григорьева И.Ю. [6], Дуленко А.Л. [9], Десятченко И.А. [8] и многих других ученых.

Целью статьи является выявление перспектив участия Украины в международных авиационных перевозках в контексте подготовки к евро - 2012.

К категории экономических проблем технического характера относится большая группа технических проблем, решение которых связано с существенными расходами государства, авиакомпаний и международных организаций гражданской авиации. Среди таких трудностей в первую очередь необходимо выделить модернизацию летного парка, охрану окружающей среды, авиационную безопасность, экономию авиационного топлива, упрощения формальностей при международных авиаперевозках, а также проблему эксплуатации аэропортов и аэронавигационного оборудования и другие технические проблемы, которые оказывают влияние на развитие гражданской авиации. Эти проблемы нельзя назвать сугубо техническими или сугубо экономическими, поскольку в их решении важное значение имеют и политические моменты, которые обязательно должны учитываться при анализе решения названных проблем. Модернизация

летнего парка требует от государства и авиакомпаний значительных финансовых ресурсов. Научно-технический прогресс вынуждает к ускорению обновлению основного учредительства, и в первую очередь самолетного парка и наземных средств. Кроме того, необходимость поддержки высокого уровня конкурентоспособности заставляет авиакомпании отказываться от еще пригодных к эксплуатации старых типов самолетов и закупать самолеты третьего и четвертого поколений реактивной техники. Модернизация парка воздушных судов требует огромных капитальных вложений, что связано с постоянным удорожанием авиационной техники.

Определим реальные и потенциальные конкурентные преимущества авиапредприятий Украины в контексте подготовки к Евро - 2012 на основе SWOT – анализа (рис. 1).

	Возможности: 1. Расширение авиапарка. 2. Заключение долгосрочных договоров с целью избежания риска «потери» клиентов. 3. Продление практики работы с нерезидентами. 4. Расширение авиаперевозок в страны ЕС.	Угрозы: 1. Угроза высокой конкуренции со стороны специализированных иностранных авиакомпаний, которые функционируют на украинском рынке. 2. Отсутствие координации в разработке государственной политики в отрасли. 3. Валютные риски при оплате услуг в иностранной валюте.
Сильные стороны: 1. Диверсифицированная деятельность предприятий, которая минимизирует риск банкротства. 3. Заключение договоров с топливными компаниями на поставку топлива по постоянным ценам. 4. Отработанный механизм таможенного оформления, соответствие требованиям перемещения пассажиров и грузов по таможенной территории иностранных стран. 5. Выгодное территориальное расположение.	«СИБ» - работа с нерезидентами; - заключение долгосрочных договоров; - хеджирование валютного риска; - возможность привлечения дополнительных клиентов, учитывая выгодное территориальное расположение.	«СИУ» - высокая конкуренция со стороны специализированных иностранных авиакомпаний, которые функционируют на украинском рынке; - валютные риски.
Слабые стороны: 1. Небольшое количество современной авиатехники, которая отвечает мировым стандартам. 2. Небольшая сеть и парк самолетов украинских авиакомпаний.	«СЛВ» - активная работа на территории ЕС; - расширение авиапарка.	«СЛУ» - потеря части заказов вследствие торможения реструктуризации отрасли и предприятий.

Рис. 1. Матрица результатов SWOT – анализа.

На рисунке 1 наглядно представлено не только существующее положение предприятия на международном рынке, но и его потенциальные возможности и угрозы.

С целью эффективного анализа сильных и слабых сторон предприятий в контексте подготовки к Евро-2012, а также потенциально конкурентных преимуществ и потенциально возможных потерь необходимо определить степень влияния на эффективность международных авиаперевозок возможностей и угроз (рис. 2).

		Влияние возможностей на общий уровень международной конкурентоспособности предприятия	
		Сильное	Умеренное
Вероятность реализации возможностей	Высокая	- диверсификация услуг, повышение конкурентоспособности на мировых рынках	- использование транзитных возможностей Украины; - развитие конкуренции на мировом уровне
	Средняя	- развитие отношений в высокотехнологичной сфере с ведущими странами мира - повышение экономической безопасности организаций	- кооперация с иностранными партнерами; - сохранение тенденции к снижению авиационных тарифов
	Низкая	- уменьшение зависимости от импорта энергоносителей	- снижение уровня нагрузки на окружающую среду. - диверсификация внешних источников поступления ресурсов

Рис. 2. Матрица возможностей авиапредприятий Украины.

Сильными возможностями для предприятий являются развитие отношений в высокотехнологичной сфере с ведущими странами мира, диверсификация услуг, повышение их конкурентоспособности на мировых рынках, кооперация с иностранными партнерами и тому подобное.

**ПЕРСПЕКТИВЫ УЧАСТИЯ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ
В КОНТЕКСТЕ ПОДГОТОВКИ К ЕВРО-2012**

		Влияние угроз на общий уровень экономического положения			
		Разрушение	Критическое состояние	Тяжелое состояние	«Легкие удары»
Вероятность реализации возможностей	Высокая	- технологическая устарелость авиапарка	- повышение агрессивности конкурентной среды	- трансформация потребительских преимуществ	- развитие конкуренции со стороны иностранных компаний
	Средняя	- потеря потенциальных и реальных клиентов	- усиление финансовой и технологической зависимости от промышленно развитых стран	- недостаток традиционных энергоносителей и ресурсов	- отток квалифицированного персонала
	Низкая	- обесценивание национальной денежной единицы	- потеря ряда важных международных рынков	- однообразие на низкий уровень услуг	- усиление неэффективности использования ресурсов

Рис. 3. Матрица угроз авиапредприятий Украины.

Таким образом, главными угрозами деятельности предприятий являются технологическая устарелость авиапарка, потеря потенциальных и реальных клиентов, потеря ряда важных международных рынков, обесценивание национальной денежной единицы и тому подобное.

Анализ деятельности авиационных подразделений показал, что в Украине существуют необходимые предпосылки для развития авиации общего назначения. Это изменение методов и системы хозяйствования, появление новых групп потенциальных покупателей, а также помощь в решении проблем конверсии и необходимости создания рабочих должностей, наличие квалифицированных кадров в инфраструктурах, мощный невостребованный научно-технический потенциал, развитие производства самолетов авиации общего назначения, накопления средств в банках и других финансовых структурах, развитие авиации общего назначения и наличие парка авиационной техники, морально и физически устаревшей.

Можно определить основные предположения, которые касаются тенденций изменения факторов, которые определяют рост авиаперевозок, на период до 2015 гг.:

а) самый «достоверный средний темп роста» мировой экономики сложит 2,5% в год (в реальном выражении);

б) умеренный рост мировой торговли при самых «достоверных средних темпах роста» около 3,0% в год;

в) снижение на 0,5% в год средних прибыльных ставок от пассажирских перевозок (стоимости билетов) в реальном выражении и неизменности средних удельных доходов (в реальном выражении) по миру в целом;

г) в наличии будет достаточное количество капитальных ресурсов для развития авиации и инфраструктуры туризма.

Учитывая данный этап положения авиации по выполнению авиаработ и услуг в Украине существует два направления ее эффективного развития. Первый - это выявление нового сегмента рынка потребителей авиауслуг для существующей авиационно-технической базы. Второе направление это формирование нового парка авиационной техники для уже существующего рынка сбыта.

Таким образом, проведенные исследования позволили выявить следующее:

– авиакомпании прежде всего занимаются международными перевозками и добывают прибыль за счет транспортировки грузов, а также работают на отдельных магистральных воздушных сообщениях. Эксплуатация высоко стоимостных самолетов неоправданна.

– на современном этапе в Украине существует не урегулированный авиационный комплекс, который не имеет возможности обеспечить использование всех типов воздушных судов авиации общего назначения. Отсутствующая система подготовки пилотов частных самолетов, нет благоприятных условий для существования небольших авиакомпаний, занятых эксплуатацией легких самолетов, нет сервисного обслуживания таких машин.

– проблематично приобретение заграничной авиатехники, которая заключается в первоочередных проблемах сертификации, а потом и в проблемах обслуживания. Эксплуатация заграничной авиатехники нуждается в приспособлении существующих авиационно-технических комплексов для ее обслуживания. Создание условий для эксплуатации заграничной авиатехники нуждается в значительных капиталовложениях, которые не могут быть предоставлены отечественным эксплуатантом.

– существующие на данный момент предприятия легкой авиации не имеют достаточных ресурсов для самостоятельного финансирования полного комплекса работ по проектированию нового легкого самолета, запуска его в серийное производство и послепродажное обслуживание.

– комплексная программа развития гражданской авиации ориентирована в целом на создание транспортных и магистральных самолетов и самолетов международных соединений. Бюджетное финансирование этих проектов ограничено, потому мало вероятно привлечение государственных средств к разработке самолетов авиации общего назначения.

Кроме того, быстрое изменение конъюнктуры рынка авиаработ и услуг нуждается в создании в высшей степени гибкой структуры, которая обеспечит функционирование авиации общего назначения в Украине. Такая структура должна обеспечивать поддержку конкурентоспособности всех цепей процесса

предоставления авиауслуг и обеспечивать определенный уровень их жизнеспособности в периоды спада спроса на тот или другой вид услуг.

Источники и литература:

1. Астапова Г. В. Організаційний механізм корпоративного управління авіапідприємством на основі права трудової власності : монографія / Г. В. Астапова. – К. : НАУ, 2006. – 244 с.
2. Афанасьев В. Г. Организация международных воздушных перевозок / В. Г. Афанасьев. – М. : Воздушный транспорт, 1991. – 234 с.
3. Ашфорд Н. Функционирование аэропорта / Н. Ашфорд; пер. с англ. В. И. Ноздрина. – М. : Транспорт, 1991. – 372 с.
4. Гарипова Г. Р. Современные методы и механизмы привлечения ресурсов предприятиями авиационной индустрии : автореф. / Г. Р. Гарипова. – Казань, 2007. – 22 с.
5. Горбачова О. Н. Оценка экономической эффективности устойчивой деятельности аэропорта / О. Н. Горбачова, Н. Л. Савчук, Аль Шаханба Ибрагим А.-Х. К. // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2003. – Вип. 7. – С. 68-71.
6. Григорьев И. Ю. Современные тенденции развития рынка авиаперевозок : [Электронный ресурс] / И. Ю. Григорьев. – Режим доступа : <http://www.nakhodkabetta.ru/info/perevozki/290/2592.html>
7. Концепція реформування та розвитку авіаційної галузі України до 2010 року / Державна авіаційна служба України. – К. : Видавничий дім “Скіф”, 2006. – 34 с.
8. Десятченко И. А. Организация структурированного грузового бизнеса в составе многопрофильной авиакомпании : автореф. дис. ... к. э. н. : 08.00.05 / И. А. Десятченко. – М., 2006. – 23 с.
9. Дуленко А. Л. Оценка конкурентоспособности авиационной техники / А. Л. Дуленко, В. С. Куприянова // Конкурентоспроможність: проблеми науки та практики : монографія. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2007. – С. 229-242.

Михальчук Л.В., Вербицька Л.С.

УДК 338.43

ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА ЯК ЮРИДИЧНОЇ ОСОБИ

Постановка проблеми. Основну частину суб'єктів підприємницької діяльності сільськогосподарської галузі становлять юридичні особи. Вони не є високоприбутковими й складають незначну частку ВВП (продукти харчування недорогі, оскільки є життєвонеобхідними для людей), тому виникає потреба для сільгоспвиробників в аналізі та контролі прибутковості та ліквідності підприємств сільського господарства, з метою покращення їх фінансово-господарського стану.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сільське господарство є важливою сферою економіки України. З огляду на це, дане питання активно досліджується вітчизняними науковцями: Н.Є. Голомша, О.І. Лиса, О.С. Сута, В.Г. Крячко, О.В. Кочетков, О.Д. Балдик, І.Ф. Ясіновська, Н.Є. Ціцька, Л.Л. Мельник, Я.І. Костецкий та ін. Більшою мірою, приділяють увагу прибутку, інвестиційній привабливості, конкурентоспроможності, формуванню попиту та пропозиції, вдосконаленню техніко-технологічної бази, кредитуванню агропідприємств. Однак спостерігається недостатня конкретизація щодо ефективності діяльності таких підприємств.

Мета статті. Проаналізувати ефективність діяльності сільськогосподарського підприємства, за допомогою показників прибутковості та ліквідності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Згідно Цивільного кодексу України [2, ст. 80], юридичною особою є організація, створена і зареєстрована у встановленому законом порядку, яка наділяється цивільною правосудністю і дієздатністю й може бути позивачем та відповідачем у суді.

Підприємство, яке є об'єктом дослідження, – юридична особа. Його можна класифікувати за наступними ознаками:

- за галузево-функціональним видом діяльності: сільськогосподарська юридична особа;
- за метою і характером діяльності: комерційна юридична особа, тобто утворена заради досягнення прибутку;
- за формою власності майна: приватна юридична особа, тобто належить окремим громадянам на правах власності та з правом найму робочої сили;
- за правовим статусом і формою господарювання: одноосібна юридична особа, що несе відповідальність за свої зобов'язання всім майном.

Для аналізу ефективності діяльності сільськогосподарського приватного підприємства (далі – СПП) доцільно провести аналіз показників: прибутковості та ліквідності.

Головна мета підприємницької діяльності – задоволення суспільних потреб та особистих потреб працівників підприємства, у т. ч. сільськогосподарського, на основі отримання прибутку цим підприємством.

Прибуток будь-якого суб'єкта господарювання, утворюється з надходжень від його господарської діяльності після покриття матеріальних та прирівняних до них витрат і витрат на оплату праці. З економічного прибутку товариства сплачуються передбачені законом податки та інші обов'язкові платежі, а також відсотки по кредитах банків і по облигаціях. Прибуток, одержаний після зазначених розрахунків,