

– джерелами коштів для придбання майна, що націоналізується, можуть бути кошти державного бюджету або відповідних місцевих бюджетів.

### Висновки

На наш погляд, за умов викупу загальну вартість об'єкта слід встановлювати на рівні, що не може бути меншим ціни його продажу під час приватизації, скоригованої на коефіцієнт інфляції, офіційно визначений за відповідні роки, що передували прийняттю рішення про націоналізацію, та зменшеної на суму зносу основних засобів, суму вибулого майна (активів) та суму перевищення кредиторської заборгованості над дебіторською, яка утворилася за цей же період. Сума внесених після приватизації об'єкта інвестицій має бути зарахована у збільшення ціни такого об'єкта шляхом оцінки відповідних активів, придбаних (одержаних) за рахунок зроблених інвестувань.

### Список використаних джерел

1. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2003. – 554 с.
2. Національний стандарт №3 «Оцінки цілісних майнових комплексів», затверджений КМУ від 29.11.2006 №1655 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
3. Управління вартістю підприємств: теоретичні та практичні аспекти: Автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.06.01 [Електрон. ресурс] / О.Г. Мендрул; Київ. нац. екон. ун-т. – К., 2003. – 34 с. // <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2003/O3mogtra.zip>
4. Рассказов С.В., Рассказова А.Н., Стоимостные методы оценки эффективности менеджмента компании // Финансовый менеджмент. – 2002. – №4.
5. Deshow P., Hutton A., Sloan R. Journal of Accounting and Economics – 1999. – №26.

УДК 658.114.629.73(477)(045)

В.В. ПЕРЕДЕРІЙ,  
аспірант, Національний авіаційний університет

## Оцінка конкурентоспроможності авіакомпаній-лідерів на ринку пасажирських авіаперевезень України

*У статті розглянуто стан лідируючих авіакомпаній на українському ринку пасажирських авіаперевезень, запропоновано методику визначення рівня їх поточної конкурентоспроможності та здійснено її оцінку.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність, авіакомпанія, пасажирські авіаперевезення, методика зваженої оцінки.

*В статье рассмотрено состояние лидирующих авиакомпаний на украинском рынке авиаперевозок, предложена методика определения уровня их текущей конкурентоспособности и проведена ее оценка.*

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, авиакомпания, пассажирские авиаперевозки, методика взвешенной оценки.

*The state of the leading airlines in the Ukrainian market of passenger traffic is considered in the paper, the method of their current competitiveness level determination was proposed and conducted the estimation.*

**Keywords:** competitiveness, airlines, passenger air carriages, weighted estimation methodic.

**Постановка проблеми.** Роль повітряного транспорту в інфраструктурі країни важко переоцінити. Поступово відновлюється економіка країни після наслідків фінансово-економічної кризи, стабілізуються показники обсягів виробництва, зростають доходи населення. Відповідно збільшується мобільність та ділова активність населення та підвищується

попит на авіаційні перевезення, як вантажні, так і пасажирські. Водночас спостерігається зростання конкурентної боротьби як між авіакомпаніями, так і з іншими видами транспорту. Особливо гостро відчувається експансія потужних європейських авіакомпаній, і проблема підвищення конкурентоспроможності українських авіакомпаній стає не просто актуальною, а проблемою подальшого виживання на ринку.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Питання конкурентоспроможності широко досліджувалися низкою зарубіжних та вітчизняних учених. Серед них слід виділити праці І. Ансофа, Ж.Ж. Ламбена, М. Портера, Р.А. Фатхутдінова, Ю.Б. Іванова, Г.В. Осовської, В.А. Павлової, А.В. Андреева та багатьох інших. Проблеми підвищення ефективності функціонування авіаційної галузі розглянуті в роботах Ю.Ф. Кулаєва, В.Г. Коби, С.М. Подрези, В.М. Загорюлька та інших. Питання забезпечення конкурентоспроможності авіакомпаній досліджувалися Л.Н. Коновою та О.В. Коваленко [1–4], проте єдиного підходу до оцінки конкурентоспроможності не знайдено і питання підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній залишається не розробленим до кінця.

**Метою статті** є дослідження та кількісна оцінка поточного рівня конкурентоспроможності українських авіакомпаній.

**Виклад основного матеріалу.** Конкурентоспроможність авіакомпанії оцінюється за низкою різних параметрів. Вони характеризують діяльність авіакомпанії з різних боків і

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

часто мають різну розмірність. Крім того, частина показників є якісними за змістом. Тому автором застосовується метод експертних оцінок для визначення коефіцієнтів вагомості та значень окремих параметрів. Вага кожного з показників визначалася як усереднене значення експертного оцінювання провідними спеціалістами авіакомпаній України та представниками Державіаадміністрації. В експертному оцінюванні було задіяно 30 фахівців. Достовірність результатів оцінки підтверджена розрахунком коефіцієнту узгодження думок (коефіцієнтом конкордації). За даними результатів експертного оцінювання та з використанням вищевказаної методики коефіцієнт конкордації становив 0,62, що засвідчує узгодженість думок експертів.

Базовими показниками для оцінки рівня конкурентоспроможності автор вважає стан парку повітряних суден авіакомпанії, репутацію авіакомпанії, фінансовий стан, рівень організаційного забезпечення, характеристики персоналу, ефективність операційної діяльності та ринкове положення авіаперевізника.

Стан парку повітряних суден авіакомпанії є одним з найважливіших показників. Він може впливати на визначення стратегії авіаперевізника, на ринкову частку, провізну спроможність, обсяг витрат на обслуговування і паливно-мастильні матеріали та, відповідно, рівень отриманих прибутків. Результати оцінки парку літаків відображені в табл. 1.

Як бачимо, найвищий показник за станом парку повітряних суден має авіакомпанія «АероСвіт». Вона має в розпорядженні більшу кількість літаків та далекомагістральні літаки, яких не мають інші авіакомпанії. Крім того, «АероСвіт» активно використовує парки повітряних суден партнерів по альянсу, що дозволяє не тільки збільшувати кількість маршрутів та провізну спроможність, а й підвищувати ефективність експлуатації маршрутів за рахунок використання літаків різної місткості. Хоч середній вік літаків авіакомпанії МАУ дещо нижчий, ніж у конкурентів, але він перевищує десять років. Також слід зазначити, що обидва українських флагмани починають реалізацію програм розширення та оновлення флоту. Так, МАУ планує ввести в дію п'ять нових літаків Boeing наступного покоління замість існуючих Boeing 737-400, які повернуться лізингодавцю у 2013 році.

Не менш важливим показником є репутація авіакомпанії, яка, на думку автора, може бути охарактеризована такими

параметрами, як забезпечення безпеки авіаперельотів, і може визначатися як кількість катастроф, що трапилися з літаками авіакомпанії, надійністю авіакомпанії (ймовірність невиконання запланованого рейсу), пунктуальністю авіакомпанії, що виражається кількістю рейсів відправлених вчасно (допустимою вважається затримка 15 хв.); рівнем сервісу авіакомпанії (якість наземного обслуговування та обслуговування на борту, стан ПС) та частотою рейсів авіакомпанії порівняно з конкурентами. Також на репутацію значною мірою впливають конфлікти авіакомпанії з персоналом, керівництвом та між власниками. Показники репутації відображені в табл. 2.

Отримані результати свідчать про значні відмінності в репутації кожної з авіакомпаній. Усі перевізники забезпечують належний рівень безпеки перельотів, про що свідчить відсутність інцидентів з летальними випадками. Проте в авіакомпанії «АероСвіт» значно частіше випадки технічних несправностей повітряних суден. Надійність та пунктуальність вітчизняних авіакомпаній набагато нижча, ніж у іноземних авіаперевізників. Це пояснюється в більшості випадків недостатнім забезпеченням повітряними суднами та значним терміном служби наявних літаків, що призводить до значних затримок. Крім того, значні фінансові заборгованості авіакомпанії наприкінці 2012 року призвели до відмови від обслуговування в багатьох аеропортах Європи та країн СНД, що призвело до відміни десятків рейсів авіаперевізника. Показники «АероСвіту» щодо пунктуальності значно поступаються результатам МАУ. Крім того, слід відмітити, що показники пунктуальності «АероСвіту» на міжнародних рейсах, зокрема далекомагістральних, дещо вищі порівняно з регіональними та середньомагістральними перевезеннями, для яких характерна надзвичайно низька дисципліна перевізника, про що свідчать численні скарги пасажирів.

Для авіакомпанії «АероСвіт» також характерна найбільша кількість конфліктів серед українських авіаперевізників. Для них характерні і конфлікти між власниками, і періодичні конфлікти з персоналом та державними органами (наприклад, Украерорухом).

У МАУ конфлікти виникали переважно під час приватизації державного пакету акцій між власниками. Такі інциденти погіршують репутацію компаній та негативно позначаються на пасажиропотоках авіакомпаній, особливо із загостренням конкуренції на ринку авіаперевезень.

**Таблиця 1. Оцінка стану парку повітряних суден**

Параметри	Значення	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Кількість повітряних суден:	До 20	0,05	0,10	0,10	0,10
	20-40	0,10			
	Більше 40	0,20			
Тип парку ПС:	Далекомагістральні	0,15	0,10	0,15	0,05
	Середньомагістральні	0,10			
	Регіональні	0,05			
Середній вік ПС:	До 5 років	0,20	0,05	0,05	0,05
	5-10 років	0,10			
	Більше 10 років	0,05			
	Всього	1,00			

Таблиця 2. Репутація авіакомпанії

Параметри	Характеристика	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Безпека авіаперевезення	Кількість катастроф а/к: 0 1–3 більше 3	0,15 0,07 0,03	0,15	0,15	0,15
Надійність	Частка виконаних рейсів: 0,98–1,00 0,96–0,98 менше 0,96	0,10 0,08 0,06	0,10	0,06	0,06
Пунктуальність	Частка відправлених без затримки рейсів: 0,9–1,0 0,8–0,9 менше 0,8	0,08 0,05 0,03	0,05	0,03	0,03
Рівень сервісу авіакомпанії:	3 зірки 2 зірки 1 зірка	0,10 0,07 0,03	0,10	0,07	0,03
Частота рейсів	Висока Середня Низька	0,08 0,05 0,02	0,08	0,05	0,02
Всього		1,00	0,48	0,36	0,29

На рівень конкурентоспроможності авіакомпанії значно впливає і рівень сервісу авіакомпаній та частота польотів. Якість обслуговування пасажирів визначається низкою показників і одним з найважливіших факторів забезпечення конкурентоспроможності, оскільки пасажир оцінює авіакомпанією саме за якістю послуг, які вона надає. Частота польотів є важливим показником для ділових поїздок, оскільки дає можливість ефективніше використовувати час та має певний маркетинговий ефект, викликаючи у пасажирів позитивні асоціації з авіакомпанією, яка здатна найповніше задовольнити потреби в авіаперевезенні. Саме ця група показників найбільше впливає на рівень конкурентоспроможності авіакомпанії. Відповідно рівень репутації авіакомпанії МАУ є більш високим порівняно з авіакомпанією «АероСвіт». Вирішальними чинниками є менша кількість конфліктів та вищий рівень сервісу МАУ, хоч авіакомпанія «АероСвіт» у середньому має менший час затримки рейсів.

Інтегральна оцінка конкурентоспроможності авіакомпанії неможлива без аналізу фінансового стану авіакомпанії. При оцінці були враховані три найбільш релевантні, за оцінкою експертів, показники: коефіцієнт автономії, поточної ліквідності та оборотність оборотних активів (табл. 3)

Показники фінансового стану авіакомпанії МАУ перевищують аналогічні показники інших авіакомпаній, що свідчить про певну фінансову перевагу на даний момент. Нижчі показники авіакомпаній «АероСвіт» та «Дніпроавіа» пояснюються нижчою ефективністю управління та деякими проблемами, зумовленими наслідками кризових явищ. У ці-

лому слід відмітити зниження базових показників фінансового стану українських авіакомпаній як наслідок зниження доходності авіакомпаній через загострення конкуренції та значне зростання собівартості послуг.

Організаційне забезпечення є невід'ємною складовою ефективною діяльністю компанії і відіграє значну роль при визначенні її конкурентоспроможності. Для такої складної системи як авіакомпанія кількість організаційних складових надзвичайно велика. При розрахунку конкурентоспроможності серед них необхідно особливу увагу приділити факторам, визначеним в табл. 4.

Показник організаційного забезпечення авіакомпанії «АероСвіт» становить 0,54, що на 0,03 пункту перевищує показник авіакомпанії МАУ та на 0,05 пункту показники «Дніпроавіа». Всі з порівнюваних авіакомпаній мають необхідні сертифікати та дозволи для здійснення перевезень за світовими стандартами. Конкурентні переваги авіакомпанії «АероСвіт» обумовлені насамперед наявністю власного аеропорту в Дніпропетровську (через партнера по альянсу – авіакомпанію «Дніпроавіа») та додатковими можливостями, пов'язаними з членством в альянсі «Українська авіаційна група». Значною конкурентною перевагою авіакомпанії МАУ є наявність ліцензії на обслуговування повітряних суден марки Boeing, з яких складається парк перевізника, та можливість надання вищезазначених послуг на комерційній основі.

Персонал авіакомпанії безпосередньо впливає на рівень конкурентоспроможності авіакомпанії. Від забезпеченості персоналом, рівня його підготовки та кваліфікації залежить і

Таблиця 3. Фінансовий стан авіакомпанії

Параметри	Характеристика	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Коефіцієнт автономії	≥ 0,5	0,20	0,20		
	< 0,5	0,10		0,10	0,10
Коефіцієнт поточної ліквідності	>1,5	0,25	0,25		
	<1,5	0,15		0,15	0,15
Оборотність оборотних активів	– вище середньогалузевого рівня	0,20	0,20		
	– нижче середньогалузевого рівня	0,10		0,10	0,10
Всього		1,00	0,65	0,25	0,35

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

**Таблиця 4. Організаційне забезпечення авіакомпаній**

Параметри	Характеристика	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Сертифікація	Повністю сертифіковані (IOSA, JAR та ін.) Частково	0,20 0,10	0,20	0,20	0,20
Наявність портів	Власні Орендовані	0,10 0,05	0,05	0,10	0,10
Сервісне технічне обслуговування ПС	За ліцензією За договорами	0,12 0,08	0,12	0,08	0,08
Центр підготовки персоналу	Власний Сторонній	0,10 0,05	0,10	0,10	0,05
Взаємодія з іншими авіакомпаніями	У формі міжнародного альянсу	0,08	0,04	0,06	0,06
	У формі національного альянсу	0,06			
	З більшістю кодшерингових угод	0,04			
	З більшістю угод інтерлайн	0,02			
	Всього		0,51	0,54	0,49

ефективність роботи авіакомпанії, і прибутковість та конкурентоспроможність. Особливо важливою є якість обслуговування пасажирів, яка забезпечується саме відповідною підготовкою персоналу. Рівень задоволеності клієнта визначає ставлення до компанії в поточний момент та ймовірність подальшого використання послуг компанії. Базові характеристики персоналу розглянуті в табл. 5.

Проблеми з персоналом є одними з найнебажаніших для обслуговуючих підприємств, і авіакомпаній зокрема. Від кваліфікації персоналу, рівня його підготовки та досвіду залежить ефективність роботи підприємства, якість обслуговування клієнтів і, відповідно, комерційний успіх. Хоч кваліфікація персоналу досить висока в досліджуваних авіакомпаній, проте плінність кадрів перевищує природній рівень у всіх перевізників. Особливо гостро ця тенденція відстежується в авіакомпанії «АероСвіт». Причини цього стану різні, але переважно це результати конфліктів між персоналом та керівництвом, частково пов'язані зі зміною власників.

Частка ринку авіакомпанії відіграє важливу роль в ефективності діяльності авіакомпанії, оскільки дає можливість

впливати на ціну та використовувати переваги ефекту масштабу при значних обсягах перевезень, і навпаки, змушена пристосовуватися до умов, встановлених лідерами ринку. Ринкове положення авіакомпанії характеризується багатьма показниками. Для оцінки інтегрального показника автором визначено найбільш вагомі ринкові характеристики авіакомпанії, а саме: частка ринку авіакомпанії, характеристики основних напрямків та рівень цін на послуги авіакомпанії, як представлено в табл. 6.

За базовими показниками ринкового стану авіакомпаній найвищий результат виявлено у авіакомпанії «АероСвіт». Перевізник утримує найбільшу ринкову частку серед авіакомпаній України. Це досягається за рахунок більшого флоту та можливості залучення потужностей партнерів по альянсу. Слід відмітити, що «АероСвіт» на даний момент обслуговує лише регулярні рейси. Чартерні рейси були передані партнерам – авіакомпаніям «Донбасаеро» та «Розі Вітрів». При цьому обсяги перевезень «АероСвіту» перевищують показники МАУ, навіть враховуючи чартерні перевезення. Обидва перевізники постійно розширюють мережу польотів

**Таблиця 5. Характеристика персоналу авіакомпанії**

Показники	Характеристика	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Забезпеченість персоналом	Повністю забезпечені	0,20	0,20	0,10	0,10
	Частково	0,10			
	Значний брак кадрів	0,05			
Середньорічна плінність кадрів	До 5%	0,18	0,07	0,07	0,07
	Більше 5%	0,07			
Рівень кваліфікації працівників	Високий	0,23	0,23	0,23	0,12
	Середній	0,12			
	Низький	0,05			
	Всього	1,00	0,5	0,4	0,29

**Таблиця 6. Ринкові характеристики авіакомпанії**

Показники	Критерії	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Ринкова частка авіакомпанії	Більше 40%	0,15	0,10	0,15	0,05
	20–40%	0,10			
	Менше 20%	0,05			
Міста (аеропорти) навігації	З високим рівнем завантаженості	0,20	0,20	0,20	0,05
	З середнім	0,10			
	З низьким	0,05			
Тарифи та цінові характеристики	Нижчі, ніж у конкурентів	0,20	0,10	0,10	0,10
	На середньогалузевому рівні	0,10			
	Вищі за середні по галузі	0,05			
	Всього	1,00	0,40	0,45	0,20

Таблиця 7. Ефективність операційної діяльності

Показники	Характеристика	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Коефіцієнт нальоту ПС	> 9 год/добу	0,15	0,10	0,05	0,05
	8–9 год/добу	0,10			
	< 8 год/добу	0,05			
Коефіцієнт завантаженості ПС	> 0,85	0,20	0,05	0,15	0,05
	0,70–0,84	0,15			
	< 0,7	0,05			
Рентабельність операційної діяльності	Вище середньогалузевої	0,15	0,10	0,05	0,05
	На середньогалузевому рівні	0,10			
	Ниже середньогалузевого рівня	0,05			
	Всього	1,00			
			0,25	0,25	0,2

Таблиця 8. Зведена таблиця складових конкурентоспроможності авіакомпаній

	Вага	МАУ	«АероСвіт»	«Дніпроавіа»
Оцінка парку ПС	0,20	0,25	0,30	0,20
Репутація авіакомпанії	0,25	0,48	0,36	0,29
Фінансовий стан авіакомпанії	0,10	0,65	0,25	0,35
Організаційне забезпечення	0,05	0,51	0,54	0,49
Кадрове забезпечення авіакомпанії	0,10	0,50	0,40	0,29
Ринкові характеристики авіакомпанії	0,15	0,40	0,45	0,20
Ефективність операційної діяльності	0,15	0,25	0,25	0,20
Інтегральний показник	1,00	0,40	0,34	0,26

та експлуатують велику кількість високоприбуткових рейсів, зокрема європейського (МАУ) та східного напрямку («АероСвіт»). «Дніпроавіа» використовується в альянсі для внутрішніх та частково чартерних перевезень. Вартість перельоту у досліджуваних перевізників майже не відрізняється, особливо після 2010 року, коли два найпотужніших українських авіаперевізники значно підсилили взаємодію один з одним в умовах значного загострення конкурентної боротьби з іноземними авіакомпаніями. Проте вартість перевезень українських авіакомпаній усе ще залишається вищою порівняно із закордонними конкурентами.

Аналіз операційної діяльності авіакомпанії спрямований насамперед на оцінку рівня ефективності використання флоту. Даний показник визначає, скільки прибутку отримує авіакомпанія на одиницю основних засобів. Ефективність операційної діяльності (табл. 7) є одним з найважливіших елементів конкурентоспроможності авіакомпанії і відображає її здатність працювати в умовах мінливого зовнішнього середовища.

Показники операційної діяльності авіакомпаній МАУ та «АероСвіт» знаходяться практично на одному рівні. Літаки МАУ мають більший наліт, але показники завантаженості повітряних суден вищі в «АероСвіту». «АероСвіт» має більші можливості використання флоту, зокрема щодо підготовки мережі маршрутів та можливостей вибору відповідного типу повітряного судна із парків партнерів. Слід відмітити, що показники українських авіаперевізників значно нижчі за показники європейських конкурентів. Це зумовлено низкою причин, серед яких різні стратегії розвитку, більш розвинені внутрішні перевезення, менший середній вік парку та більш досконалі процедури технічного обслуговування тощо.

Таким чином, конкурентоспроможність авіакомпанії МАУ становить 0,40, «АероСвіту» – 0,34, а «Дніпроавіа» – 0,26. Вищі показники МАУ досягнуті переважно за рахунок набав

гато вищих показників репутації авіакомпанії, хорошого фінансового стану та ефективної кадрової політики.

#### Висновки

Запропонована автором методика дозволяє оцінити поточний рівень конкурентоспроможності авіакомпанії за показниками, які характеризують основні аспекти діяльності авіакомпанії. До переваг запропонованої методики можна віднести всебічну оцінку діяльності авіакомпанії та врахування впливу різних факторів на загальний рівень конкурентоспроможності. Недоліками є моментність оцінки та можливість певного рівня похибки, що зумовлено використанням різних методів отримання інформації та певною суб'єктивністю оцінок експертів. Проведене дослідження показало переваги авіакомпанії МАУ за більшістю параметрів. В головного конкурента, авіакомпанії «АероСвіт», спостерігається значне погіршення фінансової ситуації та зниження частоти польотів на фоні низького рівня сервісу. Українським авіакомпаніям варто особливу увагу звернути на оновлення парку повітряних суден та підвищення рівня обслуговування пасажирів.

#### Список використаних джерел

1. Андреев А.В. Методика определения конкурентоспособности маршрутов авиакомпании в зависимости от конъюнктуры рынка // Научный вестник МГТУ ГА, серия «Общество, экономика, образование», №58. – М., МГТУ ГА, 2003. – С. 87–92.
2. Оценка конкурентоспособности авиакомпаний на авиатранспортном рынке Украины: дис. канд. экон. наук: 08.07.04 / Кононова Л.Н.; Национальный авиационный ун-т. – К., 2002. – 268 л.
3. Павлова В.А. Конкурентоспособность предприятия: оценки та стратегия обеспечения / Днепропетровский университет экономики і права. – Д.: Видавництво ДУЕП, 2006 – 216 с.

УДК 338.45

А.Ю. БИЧКОВСЬКИЙ,

аспірант, Науково-дослідний економічний інститут Мінекономрозвитку і торгівлі України

## Визначення факторів впливу та економічний аналіз розвитку суднобудівних підприємств

*Розглядаються сучасний економічний стан суднобудівних підприємств України. Визначаються основні завдання для суднобудівників України, основні фактори ризику та фактори, що обумовлюють вибір замовниками суднобудівної верфі.*

**Ключові слова:** суднобудування, підприємства, фактори ризику, ефективність.

*Рассматривается современное экономическое состояние судостроительных предприятий Украины. Определяются основные задачи судостроителей Украины, основные факторы риска и факторы, обуславливающие выбор заказчиками судостроительной верфи.*

**Ключевые слова:** судостроение, предприятия, факторы риска, эффективность.

*Reviews current economic state of shipbuilding enterprises of Ukraine. Identifies the main problem for the Ukrainian shipbuilders, major risk factors, and factors that contribute to customer choice shipyard.*

**Keywords:** shipbuilding, enterprise, risk factors, efficiency.

**Постановка проблеми.** Суднобудівна промисловість законодавчо визначена однією з провідних галузей національного господарства України. Разом із тим суднобудування відіграє локомотивну роль в розвитку реального сектору економіки. Через це налагодження стійкого розвитку суднобудівного виробництва відіграє провідну роль у подальшій розбудові економічно розвиненої та незалежної держави.

На даний час ситуація в суднобудівній промисловості залишається складною. З одного боку, Україна все ще зберігає за собою значущий потенціал як суднобудівна держава на світовій арені. З іншого ж боку, сьогоднішні показники функціонування суднобудівних підприємств дозволяють стверджувати, що підприємства галузі в кращому разі балансують на межі рентабельності. Про суттєве інвестування в розвиток, модернізацію та оновлення виробничих потужностей мова не йде.

Враховуюче вищесказане, можна стверджувати, що сучасна суднобудівна промисловість України заслуговує плідної уваги з боку держави та інвесторів з метою розкриття

потенціалу галузі. Як наслідок, це неминуче приведе до підвищення рівня конкурентоспроможності всієї держави.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Питанням розвитку суднобудівної промисловості присвячена значна кількість робіт вітчизняних та закордонних наукових кадрів, представників ЦНДІМФ – В. Пересипкіна, С. Буянова, А. Романенко. Аналітичним дослідженням українських підприємств присвячені роботи В. Лебедева, Д. Ткалича, Е. Гребеник.

**Мета статті.** Оцінка сучасного стану діяльності суднобудівних підприємств. Визначення основних факторів ризику для українських суднобудівних підприємств та факторів, що впливають на замовлення продукції на вітчизняних заводах.

**Виклад основного матеріалу.** Сьогодні перед суднобудівною промисловістю України стоять вкрай важливі завдання:

- забезпечення національної потреби в усіх типах суден, що є необхідними для забезпечення транспортних перевезень водними шляхами, налагодження рибпромислового господарства, забезпечення безпеки прикордонної зони тощо;
- просування нових видів вітчизняної продукції суднобудування для забезпечення дедалі зростаючого колосальними темпами попиту у світі;
- комплексні дії по зниженню собівартості продукції;
- зниження витрат на матеріали, комплектуюче обладнання, що використовується при будівництві суден;
- відновлення ефективної роботи та розвитку сучасної науково-технічної компоненти промисловості для забезпечення відповідності жорстким нормам, висуnutим ринком до сучасного судна та його комплектації;
- низька рентабельність та великі строки виробництва підштовхують до проведення модернізації та оптимізації виробничих потужностей;
- створення дієвих схем фінансування будівництва та придбання суднобудівної продукції на основі пільгових кредитів;
- удосконалення регуляторної нормативно-правової бази з питань стимулювання розвитку суднобудування.

Вітчизняна суднобудівна промисловість на сьогодні демонструє відносно низький рівень життєздатності. З одного боку, це можна пов'язати впливом світової фінансово-еко-