

результати розрахунку яких на базі даних Держкомстату України [3] по промисловості України за 2009–2011 рр. наведено в табл. 1.

Таблиця 1 – Показники оборотності та рентабельності середні по промисловості України у 2009–2011 рр.

Показники	Роки		
	2009	2010	2011
1	2	3	4
Коефіцієнт оборотності активів	0,82	0,86	1,07
Коефіцієнт оборотності необоротних активів	1,64	2,01	2,24
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	1,69	1,96	2,10
Коефіцієнт оборотності основних засобів	2,27	2,75	3,12
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	2,11	2,73	3,17
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	2,61	3,02	3,26
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	2,40	2,60	2,66
Коефіцієнт рентабельності активів	- 0,01	0,01	0,02
Коефіцієнт рентабельності основних засобів	- 0,04	0,03	0,07
Коефіцієнт рентабельності оборотних активів	- 0,03	0,02	0,05
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	- 0,04	0,03	0,07
Коефіцієнт рентабельності продаж	- 0,02	0,01	0,02
Коефіцієнт рентабельності операційної діяльності	0,02	0,04	0,05

Порівняння показників середніх по промисловості з їх значеннями у конкретних підприємств дає можливість зробити висновки про ступінь ефективності використання ресурсів на них.

**Список літератури:** 1. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности / В.В. Ковалев. – [2-е изд., перераб. и доп.] – М.: Финансы и статистика, 1998. – 512с. 2. Методичні рекомендації щодо підготовки аудиторського висновку при перевірці відкритих акціонерних товариств та підприємств-емітентів облігацій (крім комерційних банків), схвалені Аудиторською палатою України (протокол засідання Аудиторської палати України від 23 лютого 2001 р. № 99). – Режим доступу до докум: <http://uazakon.com/document/spart33/inx33825.htm> 3. Новини Державної служби статистики України 22.10.2012 [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державного комітету статистики України. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/> 4. Положення про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації, затверджене наказом Міністерства фінансів України, Фонду державного майна України від 26 січня 2001р. № 49/121. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум.: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0121-01> 5. Шеремет А.Д. Методика фінансового аналізу діяльності комерційних організацій / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. – [2-е изд., перераб. и доп.] – М.: ИНФРА-М, 2008.– 208с.

**ХАМАД ХИЛЯЛ МАХИР НАИФ**, Ірак, Басра, бізнесмен

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА УСЛУГ МАЛОЙ АВИАЦИИ В УКРАИНЕ

Авиация общего назначения (далее АОН) – авиация, используемая физическими или юридическими лицами (субъектами АОН) для удовлетворения собственных

потребностей в соответствии с установленными для нее правилами и нормами. Воздушные суда АОН – летательные аппараты (ЛА), предназначенные для выполнения спортивных полетов, обучения пилотов-спортсменов, пилотов-любителей, пилотов-профессионалов, сверхлегкие летательные аппараты (СЛА), воздушные шары, восстановленные воздушные суда старого образца (исторические), ЛА, построенные в единичном экземпляре по самостоятельному проекту, а также любые другие ЛА, находящиеся во владении, пользовании или распоряжении субъекта АОН, используемые им в коммерческих и некоммерческих целях (имеющие сертификат летной годности и регистрационное свидетельство). АОН является составляющей частью глобальной транспортной системы многих развитых стран мира, служит гибким, быстрым и эффективным средством связи удаленных районов с деловыми центрами, образует транспортную сеть, которая дополняет, а по многим параметрам и превосходит такие транспортные средства, как воздушный (рейсовая авиация), железнодорожный, автомобильный транспорт.

Специальные ЛА АОН, предназначенные для авиахимических работ (АХР), используют малообъемное и ультрамалообъемное опрыскивание сельскохозяйственных угодий, что более эффективно и на порядок экономичнее проводимых ранее таких работ "большой авиацией". Все это в последнее время обуславливает активный рост популярности АОН во многих государствах земного шара.

Мировым лидером АОН являются США. Ежегодные вливания АОН в экономику этого государства превышают 50 млрд. долларов. Всего самолетов АОН в США (по данным на 1996 г.) – 177 000 единиц, из которых личных более 58%. В США около 5400 взлетно-посадочных полос и площадок используется для самолетов АОН и только 580 аэродромов для самолетов рейсовой авиации [1].

В Украине не наберется и пяти аэродромов, которые используют самолеты АОН, а в Одесской области всего два грунтовых аэродрома для полетов четырех таких самолетов. В нашем государстве отсутствие должного внимания к развитию малой авиации не позволяет решать многие проблемы рационального использования воздушного пространства и эффективной реализации в масштабах Украины преимуществ

АОН. В бывшем Советском Союзе в период с 1922 по 1981 годы было выпущено около 60 000 легких самолетов, 96% которых изготовлено до 1960 г. В Украине в настоящее время такой авиатехники наберется всего несколько сотен единиц, а к 2005 году не останется ничего в связи с выработкой общетехнического ресурса [1]. В Украине ранее существовавшие авиалинии практически не работают, а аэропорты МВА в районных центрах закрыты, большинство грунтовых аэродромов и площадок АХР перепаханы как ненужные, так как авиаперевозки по области нерентабельны, а АХР с применением "больших" самолетов и вертолетов составляют незначительный процент от потребности.

Однако необходимость авиационных услуг в Украине существует. Имеет смысл их возродить и поставить на современный уровень с использованием АОН. Например, по данным статистики, в Европе доля грузов, доставляемых самолетами АОН, в среднем составляет 0,1% по их весу, 1% по количеству грузоотправлений и 10% по стоимости грузов, то есть экономическая ценность и эффективность авиаперевозок многократно выше в стоимостном выражении, чем в весовом. Целый ряд отраслей экономики не в состоянии обходиться без услуг малой авиации. Это в первую очередь сельское и лесное хозяйство, нефтяная и газовая отрасли, энергетика и экология [1].

Дефицит авиационных услуг, оказываемых с применением ЛА малой авиации, приводит к необратимому процессу потери экономической эффективности перечисленных отраслей, что отражается на экономическом состоянии всей области.

Сегодня рынок авиауслуг начал заполняться самолетами АОН. Появились двухместные самолеты авиационных фирм из Херсона – СТ-180, Харькова – Х-32, Киева – А-20, А-22, А-24, А-26, АІ-10. Эти самолеты выходят на международный рынок и получают заслуженную оценку. Вопрос возрождения малой авиации назрел как в государстве, так и в регионах Украины. Высокий уровень развития АОН в США, Европе, Австралии достигнут благодаря целенаправленной поддержке правительств этих стран. Такому государственному подходу предшествовала первоначальная поддержка на региональном уровне [1].

Несмотря на существенные трудности, рынок малой авиации меняет свое направление из США и Европы в сторону

Востока. Помимо украинских традиционных клиентов в Европе и Америке, отечественные малые самолеты начали пользоваться большим спросом на рынках Восточной Европы, Азии и африканских стран. Это означает, что благодаря созданию модельного ряда самолетов с двигателями, работающими на авиакеросине, для нас открываются рынки, на которых авиационного бензина нет или его сложно приобрести. Кроме того, украинские малые самолеты специального назначения, оснащенные спутниковыми антеннами, лазерными сканерами и спецкамерами, закрывают нишу, которая ранее была доступна только для крупных производителей военной продукции.

*Литература. 1. Областная целевая Программа развития авиации общего назначения (малой авиации) в Одесской области на 2002–2007 годы. Электронный ресурс.- Режим доступа: [http://www.aviajournal.com/arhiv/2000\\_2002/magazine/200212/st11.shtml](http://www.aviajournal.com/arhiv/2000_2002/magazine/200212/st11.shtml) 2. Pererva P.G., Kocziszki, Szakaly D., Somosi Veres M. Technology transfer.- Kharkov-Miskolc? 2012.- 668s.*

**О.В. СИРОМ'ЯТНИКОВА**, аспірант, НТУ «ХПІ», м. Харків

### **ФОРМУВАННЯ РЕІНТЕГРАЦІЙНИХ СТРАТЕГІЙ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ В КРИЗОВИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

Проблеми забезпечення виживання і досягнення необхідних темпів розвитку українських підприємств спостерігаються сьогодні практично в усіх галузях промисловості, особливо машинобудівної галузі. Незважаючи на позитивні тенденції макроекономічного росту, що намітилися, продовжують залишатися актуальними питання, пов'язані із спадом виробництва, дефіцитом фінансових коштів і, як наслідок, з виникненням кризових ситуацій на українських підприємствах. Ринкові реформи і введення процедури банкрутства в практику економічного життя України зробили актуальною проблему неефективного управління підприємствами в умовах кризи, що обумовлює необхідність формування дієвих стратегій управління підприємствами.

В кризових умовах господарювання стратегії управління підприємством являють собою комплекс управлінських технологій та фінансових інструментів, що зумовлені стратегічним характером діяльності підприємства та спрямовані