

Технічного переоснащення АПК вимагає і вступ нашої країни до Світової організації торгівлі. При оновленні складу технічних засобів слід ураховувати, що придбання останніх має здійснюватися у комплексі, без чого розраховувати на достатньо високу ефективність їх використання практично неможливо.

Таким чином, вивчення ролі кожного з резервів у підвищенні ефективності діяльності підприємств сприятиме зміцненню їх матеріально-технічної бази, зростанню продуктивності праці, ефективнішому використанню наявного ресурсного потенціалу та поліпшенню на цій основі фінансового стану агроформувань.

### **Список літератури:**

1. Должанський І.З. Управління потенціалом підприємства: [навч. посіб.] / І.З. Должанський, Т.О. Загорна, О.О. Удалих. – К.: ЦНЛ, 2006. – 362 с.
2. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: [навч. посіб.] / Н.С. Краснокутська – Київ: ЦНЛ., 2005. – 352 с.
3. Лапин Е.В. Оценка экономического потенциала предприятия: [монография] / Е.В. Лапин. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2004. – 360 с.

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ**

*Федяєва О.О., аспірант кафедри фінансів, обліку та аудиту,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна*

Транспортна галузь відіграє важливу роль в економічному розвитку держави, оскільки завдяки розвиненій транспортній мережі підвищується конкурентоспроможність національної економіки та рівень життя населення. Повітряний транспорт виконує важливі функції, оскільки завдяки йому існують зв'язки між Україною та іншими країнами і регіонами світу. Робота повітряного транспорту забезпечується за рахунок функціонування та розвитку аеропортів.

На сьогоднішній день існують 34 працюючі аеропорти, з них 23 мають статус міжнародних, а отже і мають пункти перевірки державного кордону. Головним аеропортом нашої країни є «Бориспіль», оскільки близько 50 % пасажирських перевезень припадає саме на нього.

На засіданні уряду 19 листопада 2012 року було схвалено «Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.», яка спрямована на розвиток, модернізацію та покращення інфраструктури аеропортів. Все це призведе до задоволення потреб національної економіки і населення у авіаційних перевезеннях та до підвищення

конкурентоспроможності авіаційної галузі. Вагомим кроком до створення на основі провідних аеропортів системи «хабів» – інноваційної моделі розвитку і функціонування аеропортів України, стане розробка стратегії розвитку аеропортів України. У рамках проведення чемпіонату з футболу Євро – 2012 активізувався розвиток інфраструктури багатьох аеропортів України, а саме: «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Харків», «Донецьк» та «Львів». У кожному із зазначених аеропортів побудовано нові сучасні пасажирські термінали пропускнуою здатністю від 500 («Київ») до 3200 («Бориспіль») пасажирів за годину та інші інфраструктурні об'єкти (перони, рулінні доріжки, аеродромно-диспетчерські вежі, нові злітно-посадкові смуги, введено сучасні автоматизовані системи керування повітряним рухом та автомобільні зони паркування). Завдяки модернізації та реконструкції аеропортів, їх пасажиропотік за підсумками 2012 року та першого півріччя 2013 року збільшився порівняно з минулими роками (див. рис.).



Рис. Пасажиропотоки через аеропорти України, тис.пас.

Впродовж 2011-2013 р.р. спостерігався значний розвиток українських аеропортів. В аеропорту «Бориспіль» у 2012 році був відкритий термінальний комплекс, який зараз активно використовується для обслуговування міжнародних перевезень, збудовано окрему зону для VIP-осіб, реконструйовано перону та паркувальні місця для повітряних суден, а також аеропорт успішно виконав поставлену задачу із прийому та обслуговування гостей чемпіонату Євро – 2012. Так в аеропорту «Київ» у жовтні 2012 року розпочав роботу новий перон, розрахований на стоянку шести середньомагістральних літаків, що збільшило загальне число стоянок в аеропорту для повітряних суден типу A320 і Boeing 737 з чотирьох до десяти. Також встановлено новий телескопічний трап, завершено будівництво нового терміналу, що дало можливість збільшити кількість польотів базової компанії «Wizz Air», а також залучити в аеропорт нових авіаперевізників. Подальшим планом розвитку аеропорту передбачають

будівництво ангарного комплексу, створення інфраструктури для обслуговування малої авіації і вертольотів, будівництво нового офісного центру та готелю.

Проте на шляху функціонування та розвитку аеропортів України існує певна кількість проблем, які гальмують їх розвиток та стримують залучення інвестицій приватними інвесторами. Перш за все негативно впливає на розвиток аеропортів несприятлива податкова політика. Оскільки вона передбачає перерахування державними аеропортами вагової частки доходів до Державного бюджету, не звертаючи уваги на високу собівартість їхньої діяльності, потребу капіталовкладень у забезпечення сертифікаційної придатності та розвиток. Основною проблемою регіональних аеропортів є низька завантаженість, що пов'язано з малими обсягами внутрішніх авіаперевезень, низькою фінансовою та технічною спроможністю більшості регіональних авіаперевізників та умовною перенасиченістю регіонів аеропортами. Також велику роль у гальмуванні розвитку аеропортів відіграє недосконала нормативно-правова база, недосконала система тарифного регулювання, існування колишніх заборгованостей, операційні, договірні та ринкові ризики.

Проведене дослідження дозволяє визначити наступні заходи, які необхідно реалізувати для подальшого розвитку українських аеропортів, а саме: налагодити інфраструктуру авіаційного транспорту згідно до міжнародних вимог, розробити моделі залучення інвестицій, розробити дійову систему моніторингу та відбору проектів, створити умови для своєчасного оновлення парку повітряних суден, забезпечити безпеку польотів. Важливим заходом на шляху до подальшого розвитку аеропортів України є поліпшення інституційного середовища, а саме: прийняти нову редакцію Закону України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», розширити авіаційне співробітництво з ЄС та державами Чорноморського регіону з урахуванням Комунікації Європейської Комісії, а також забезпечити інтеграцію України у Європейську авіаційну транспортну систему.

### ***Список літератури:***

1. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: // <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid=13930>
2. Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=357-2010-%EF>

3. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/>
4. Транспортна стратегія України до 2020 року. Затверджено КМУ №2174-р від 20.10.2011. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: // <http://www.kmu.gov.ua/>
5. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

## **УПРАВЛІННЯ ГУДВІЛОМ НА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ**

*Фесенко М.С., к.т.н., доцент кафедри економіки і управління,  
ДонДТУ, м. Алчевськ, Україна*

Тенденції розвитку компаній за останні десятиліття показують, що разом із сучасною матеріально-технічною базою на результати їх діяльності істотно впливають і невідчутні компетенції підприємств - так званий гудвіл. Гудвіл має значення не тільки для компаній-гігантів, що мають вихід на фондовий ринок, але і для малих підприємств, які значною мірою і формують бізнес-середовище в Україні [1].

Проте на вітчизняних підприємствах цьому важливому компоненту діяльності не приділяється належної уваги. Топ-менеджери або взагалі не знайомі з цим поняттям, або мають на увазі під ним щось, що відрізняється від класичного розуміння (імідж, репутація, торгова марка, бренд). На підприємствах навіть проводять вартісну оцінку, того, що топ-менеджмент вважає «гудвілом», часто всупереч найбільш поширеним методикам. Проте така вартісна оцінка має значення лише при продажу підприємства або частини бізнесу. Причому на практиці підприємство, а отже, і сукупність елементів, що формують вартість підприємства, коштує рівно стільки, скільки за нього готові заплатити на ринку.

На підприємствах регіонального рівня при їх продажу, оцінці частіше піддаються матеріальні активи і майнові права, а ділова репутація визначається як все те, що сплачено понад матеріальну базу. Тому вартісна оцінка гудвілу для малих підприємств достатньо умовна.

У повсякденній господарській діяльності підприємств важлива не стільки вартість нематеріальних активів, скільки переваги, які має суб'єкт господарювання в результаті використання розвиненого гудвілу. Значущість в управлінській діяльності більшою мірою мають саме якісні характеристики