

Оксана Родіна

к.е.н., доцент,

Анна Єлачич

студентка,

Державний університет інформатики і штучного інтелекту,

м. Донецьк

ДОСЛІДЖЕННЯ АСПЕКТІВ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКОГО АВІАБУДУВАННЯ

Однією з потенційно важливих галузей національної економіки є авіабудування, яке за сучасних умов надає державам значних економічних та соціальних переваг. Розглядаючи ряд аспектів конкурентоспроможності українського авіабудування, його розвиток та перспективи можна визначити актуальність проблеми та необхідність в її детальному дослідженні.

Сучасна Україна входить до числа дев'яти країн світу, які мають потужності з виробництва літаків. Ця галузь є надзвичайно важливою в розумінні стратегічного потенціалу держави.

Дослідження авіабудування дає змогу виявити цілий ряд труднощів у загальному розвитку галузі, а саме: висока конкуренція, внутрішні виробничі проблеми підприємств, відсутність необхідних фінансових інвестицій тощо. Так, протягом 2002-2009 рр. та I півріччя 2010 року українські авіа виробники випустили 26 літаків [2]. Для порівняння іноземні виробники: компанія "Boeing" поставила клієнтам торік 481 літак, а її основний конкурент - європейський концерн "Airbus" - випустив 498 літаків. Бразильський "Embraer" встановив свій рекорд, випустивши 244 літаки, частину з яких створюють серйозну конкуренцію американській і європейській компаніям в сегменті літаків з пасажиромісткістю до 130 чоловік. Основний конкурент бразильців на ринку регіональних літаків - канадська компанія "Bombardier" - в 2009 року випустила 302 літаки. А невеликий європейський виробник турбогвинтових регіональних літаків - компанія ATR - випустив 54 літаки проти 55 роком раніше [1,2]. Очевидно, що показники українських авіазаводів на цьому фоні виглядають украй скромно. І на жаль, така тенденція українського авіапрому триває досить давно.

Однозначно, Україна за 20 років незалежності так і не змогло налагодити ефективну роботу авіабудівного комплексу, який дістався їй після розпаду СРСР.

Загалом, для підприємств авіабудівної галузі характерними є високий рівень капітальних та наукових вкладень, необхідність в утворюванні виробничих угруповань (як національних, так і міжнародних. За 2009 рік в авіабудівній галузі було надано більше ніж 200 робочих міст, таким чином на сьогодні сума наданих робочих місць складає близько 70-73 тис. За даними експертів, виділяють основну перевагу та недолік авіабудівної галузі України: відносно низька вартість на нову продукцію виробництва, а з іншого боку низька продуктивність праці.

Одним із небагатьох способів поліпшення ситуації, що склалася, є партнерство з російською "Об'єднаною авіабудівною корпорацією (ВАТ "ОАК"). Обумовлено це як глибокою долею технологічного інтеграції українського і російського авіапромів, так і гарними можливостями по просуванню літаків на російський і іноземні ринки [2].

Процес інтеграції українського авіапрома буде непростим питанням, враховуючи необхідність внесення змін в законодавство, а також проведення корпоратизації заводів, які зараз входять в Державний авіабудівний концерн "Антонов". Лише в цьому випадку передача контрольного пакету "Антонова" в обмін на рівноцінний пакет ОАО "ОАК" може забезпечити значні замовлення для

українських авіазаводів, створити нові робочі місця, залучити інвестиції в оновлення виробничого устаткування, а також збільшити податкові доходи державного і місцевих бюджетів. Відсутність же в умовах угоди чітких зобов'язань по розвитку виробництва літаків і комплектуючих на українських авіазаводах може привести до того, що ці заводи залишаться без роботи. А українські конструктори проектуватимуть літаки, які будуватимуться лише на російських виробничих потужностях.

Таким чином, на сьогодні питання поліпшення конкурентоспроможного стану українського авіабудування залишається відкритим і потребує значних інвестицій, державної підтримки, а також значних інноваційних впроваджень задля повноцінного розвитку і утримання гідних позиції на світовому ринку.

Література

1. Копчак В. Авіабудування: озброєний нейтралітет // Український тиждень – 2010. – № 45. – С.30-34.
2. www.credit-rating.ua – офіційний сайт рейтингового агентства «Кредит-рейтинг»

Вікторія Рожелюк

к.е.н., доцент,

Тернопільський національний економічний університет,
м. Тернопіль

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ОБҐРУНТУВАННЯ ЕТАПІВ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ОБЛІКУ

Ринкові умови господарювання вимагають нових підходів до організації обліку як інформаційної бази для обґрунтування та прийняття ефективних управлінських рішень. Подальше вдосконалення організації обліку передбачає визначення і впорядкування етапів послідовності виконання єдиного процесу.

Узагальнення практичного досвіду та облікових доробок вчених-економістів та практиків дозволяє виділити такі етапи організації облікового процесу:

- перший – документування фактів господарського життя (створення облікових документів);
- другий – даних на рахунках обліку;
- третій – узагальнення інформації, відображеної на рахунках обліку;
- четвертий – формування звітних форм;
- п'ятий – аналіз діяльності господарюючого суб'єкта.

На першому етапі формуються первинні носії облікових даних, які несуть в собі інформацію, що використовується в різних підрозділах бухгалтерії. Ця інформація, як правило, надається на бланку встановленої форми, проте для реєстрації однієї і тієї ж інформації можуть використовуватися бланки різних форм. Таким чином, перед бухгалтером виникає проблема - визначити якісну однорідність інформації, що з різних джерел і в різний час. Для цього первинні документи мають бути формалізовані та стандартизовані з метою забезпечення автоматизованої обробки облікової інформації.

На першому етапі документуються факти господарського життя. Основою будь-якого факту виступає діяльність людей, що викликали факт господарського життя. Але факт, як правило, оформляється документом і формулюється в ньому. Іноді цей етап називають первинним обліком, який включає відображення, обробку і