

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Конкурентоспроможність авіабудівної галузі на зарубіжних ринках»

(на матеріалах ДП «АНТОНОВ» м. Київ)

Студента 2 курсу, 1М групи,
спеціальності 051 «Економіка»
спеціалізації «Міжнародна
економіка»

Бутримович Ольги
Сергіївни

Науковий керівник
д.е.н., професор кафедри світової
економіки

Федун Ігор Леонідович

Гарант освітньої програми
кандидат економічних наук,
професор кафедри світової
економіки

Кудирко Людмила
Петрівна

Київ 2019

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ДП «АНТОНОВ» ..	10
1.1. Аналіз міжнародного ринку авіабудування.....	10
1.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ДП «АНТОНОВ».....	16
Висновки до розділу 1.....	24
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ФАКТОРІВ ВПЛИВУ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ТА АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ДП «АНТОНОВ»	24
2.1. Моніторинг зовнішнього середовища ДП «АНТОНОВ».....	24
2.2. Оцінка рівня конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ».....	33
Висновки до розділу 2.....	40
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА «АНТОНОВ» НА ЗАРУБІЖНИХ РИНКАХ	40
3.1. Розробка заходів підвищення конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ»	42
3.2. Прогнозна оцінка ефективності міжнародної економічної діяльності за умови впровадження запропонованих заходів.....	47
Висновки до розділу 3.....	54
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	59
ДОДАТКИ	63

ВСТУП

Міжнародна економічна діяльність окремих підприємств є однією із основних форм економічних відносин України з іноземними державами. Тема дипломної роботи є актуальною сьогодні тому, що третина національного виробництва України опосередкована дією міжнародних економічних зв'язків. Це підкреслює виняткову важливість даної сфери в системі життєзабезпечення держави.

В умовах глобалізації для кожної країни є необхідним визначення пріоритетного напрямку розвитку в міжнародному середовищі. Звичайно, для України найбільш реальним та ефективним напрямом є машинобудування, розвиток якого забезпечує конкурентоспроможність країни на світовому ринку та визначає її імідж. Серед галузей українського машинобудування, які володіють найбільшим потенціалом до розвитку, є авіабудування.

Ефективне функціонування даної галузі забезпечує ряд конкурентних переваг для економіки країни, серед яких можна виділити наступні: значні надходження до бюджету, провідні позиції на міжнародній арені, робочі місця для висококваліфікованих кадрів та співпраця з економічно-розвиненими країнами. Оскільки світове господарство піддається жорсткій конкуренції провідних лідерів за ринки збуту та лідерство у галузях, тому доцільно проаналізувати діяльність даних лідерів у галузі авіабудування та визначити конкурентні можливості вітчизняних підприємств.

Дослідження розвитку авіабудівної галузі такі вчені-економісти, як Андрєєва О., Ареф'єва О., Геєць І., Сухоруков А., Олейник О., Горбачова О., Ковтуненко В., Прейгер Д., Дмитренко Е., Ковінько О., Без'язична С., Козачун К., Калиновський А., Горбаль Н., Калиновська Н. та ін..

Однак за останні роки було здійснено досить мало досліджень конкурентоспроможності саме в галузі української авіації. Оскільки дана галузь стратегічно важлива для економіки України, то безперечно актуальним питанням є оцінка її конкурентоспроможності та визначення позиції на світовому ринку авіабудування.

Метою дослідження є аналіз теоретико-методичних і практичних засад міжнародної економічної діяльності підприємства на ринку авіабудування, обґрунтування практичних рекомендацій щодо напрямів підвищення конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ» на зарубіжних ринках. Реалізація мети дослідження передбачає вирішення **наступних завдань**:

- здійснити аналіз міжнародного ринку авіабудування;
- проаналізувати фінансово-господарську діяльність ДП «АНТОНОВ»;
- здійснити моніторинг зовнішнього середовища ДП «АНТОНОВ»;
- оцінити рівень конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ»;
- розробити комплекс заходів підвищення конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ»;
- розрахувати прогностичну оцінку ефективності діяльності підприємства з урахуванням запропонованих заходів.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення конкурентоспроможності підприємства авіабудівної галузі.

Предметом дослідження є сукупність методичних і практичних підходів щодо підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємства авіабудівної галузі.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу дослідження склали основні теоретичні положення вітчизняної і зарубіжної теоретичної думки в сфері конкурентоспроможності підприємств. У процесі роботи, залежно від поставлених цілей і завдань, використовувалися відповідні методи дослідження: абстрагування, аналіз і синтез, графічні методи, формалізація, групування, систематизація, статистичні методи.

Практичне значення результатів роботи полягає у розробці заходів щодо підвищення рівня конкурентоспроможності досліджуваного підприємства авіабудівної галузі в Україні та на міжнародному ринку.

Апробація результатів дослідження представлена науковою статтею «Конкурентоспроможність авіабудівної галузі на зарубіжних ринках» у збірнику наукових статей студентів «Міжнародна економіка» (частина 2), Київ, 2019 року.

Структура і обсяг роботи. В роботі міститься 3 розділи, 6 параграфів, 3 висновки до розділів, загальні висновки та пропозиції, список використаних джерел та додатки. Загальний обсяг роботи 61 сторінка.

РОЗДІЛ 1

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ДП «АНТОНОВ»

1.1. Аналіз міжнародного ринку авіабудування

Трансформація економіки супроводжується переходом від транснаціональної інтеграції до інтеграції трансконтинентальної, що проявляється для світового ринку авіабудування у виникненні передумов для зникнення таких понять, як «американська/європейська/російська авіаційна промисловість»: потужності авіаіндустрії Східної Європи використовуються у виробництві американської авіатехніки; китайський авіабудівник AVIC співпрацює з європейським концерном Airbus і американською корпорацією General Electric і т.д. Будь-яка спроба замкнутися в межах національного масштабу сьогодні не має перспектив. Це обумовлює першочергову значимість впливу чинників загальносвітового масштабу на розвиток окремої компанії.

Тому сучасний світовий ринок авіабудування, з одного боку, відображає основні глобальні економічні тренди сьогодення, однак з іншого – має власну специфіку розвитку.

Авіабудування - процес конструювання і створення повноцінного літального транспорту і його комплектуючих. Нечисленна і дуже дорога продукція в майбутньому використовується як для цивільних, так і для військових цілей. В умовах інтенсифікації глобалізаційних процесів промисловість будь-якої країни стає частиною світового виробництва. Сучасне авіабудування - це одна із найбільш науко- та капіталомістких галузей машинобудування, де усі досягнення науки і техніки мають широке застосування.

Постійний розвиток даного виду промислової діяльності передбачає використання найновіших інформаційних технологій (мова йде не тільки про виготовлення літаків, але і складових частин для них). З економічного боку це серйозні фінансові вкладення. З іншого боку, в авіаційного забезпечення потребує кожна держава.

Міжнародне регулювання: згідно з даними статистики міжнародної торгівлі товарами ООН порядок використання цивільної авіації та реєстрації літальних апаратів регламентується різними національними і міжнародними юридичними документами.

Особливе значення в міжнародній торгівлі літальними апаратами має Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, що закріплює принципи, яких слід дотримуватися тим країнам, які її підписали. У Конвенції йдеться про те, що повітряні судна мають національність тієї країни, в якій вони зареєстровані, а також йдеться про те, що не може вважатися дійсною реєстрація повітряного судна в більш ніж одній країні і що кожне повітряне судно, яке використовується для міжнародних повітряних перевезень, має нести на собі свій національний знак і реєстраційний номер.

Для збору інформації щодо реєстрації літальних суден, їх виготовлення, оренди, перевезення, тощо - використовуються державні реєстри суден та літальних апаратів, у разі відсутності митних документів.

Світова авіабудівна промисловість налічує десятки продуктивних та ефективних компаній. Серед них є як гіганти галузі, так і невеликі компанії. З-поміжних слід виділити п'ятірку лідерів, які займають лівову частку світового ринку по випуску літальних апаратів, а саме «The Boeing Company», «Lockheed Martin», «Airbus Group», «General Dynamics», «Raytheon» у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Світові лідери авіабудівної промисловості

№	Назва компанії	Країна походження	Річна вартість компанії, млрд \$
1	«The Boeing Company»	США	108,8
2	«Lockheed Martin»	США	78,3
3	«Airbus Group»	Нідерланди	59,5
4	«General Dynamics»	США	57
5	«Raytheon»	США	44,9

*Таблиця розроблена автором на основі джерел [32], [33], [34]

П'ятірка кращих починається з американського виробника, який більше 90% своїх доходів отримує саме з оборонних замовлень.

Основна продукція - це радіокеровані ракети і системи наведення, що використовуються у створенні космічних систем та технологіях наведення. На теперішній час на підприємствах корпорації «Raytheon» працюють 63 000 людини.

Один з гігантів виробництва військового і аерокосмічного технічного арсеналу є компанія, яка є п'ятою на планеті по укладенню контрактів, пов'язаних з постачанням саме повітряних суден для оборонних потреб.

Дана компанія є постачальником найпотужніших інформаційних систем, в число яких входять міжконтинентальні ракети, системи обробки супутникових даних і тому подібна техніка. Тривалий час «General Dynamics» співпрацювала з NASA. Крім аерокосмічної продукції, компанія зайнята ще й у виробництві морських та бойових систем. Кількість працівників - 98 800 осіб.

Компанія «Airbus Group» є найбільшою корпорацією в Європі, що більшою мірою здійснює свою діяльність в аерокосмічній сфері. «Airbus Group» поділяється на такі підрозділи: «Airbus» - займається напрямком комерційного літакобудування, «Airbus Helicopters» - спеціалізується на виробництві вертольотів, а «Airbus Defence & Space» стане майданчиком для випуску військової і космічної техніки. Кількість працюючих - 133 000 чоловік.

Lockheed Martin Corporation є потужною компанією, яка спеціалізується на оборонному і космічному сегменті ринку.

Серед яскравих прикладів виробництва - винищувачі-бомбардувальники і моделі винищувачів класу F-22. Кількість працівників компанії складе близько 97 000 чоловік.

Штаб-квартира «The Boeing Company», найбільшого світового виробника, знаходиться в Чикаго. Спеціалізація - випуск авіаційної, військової і навіть космічної техніки. Військовим арсеналом займається підрозділ «Boeing Integrated Defense Systems», а громадянський напрямок забезпечує підрозділ «Boeing Commercial Airplanes».

Крім цього, одна з найбільших авіабудівних компаній світу випускає великий спектр техніки військового призначення і бере участь у широкомасштабних космічних програмах.

Сьогодні в цій структурі зайнято 150 500 чоловік. Заводи працюють в 67 країнах світу, а поставка товару йде в 145 країн.

Щодо перспектив розвитку авіабудівних компаній, то, розглядаючи трійку світових лідерів, можна прогнозувати успіх для усіх компаній.

«Boeing» та «Airbus Group» завдяки постійній та жорсткій конкуренції за лідерство не припинять втілювати нові розробки та технології, аби залишити конкурента позаду.

Постійне бажання випередити один одного є найкращим стимулом для розвитку обох компаній. Тому в найближчій перспективі компанії не лише збільшуватимуть обсяги поставок та замовлень, а й внесуть на ринок безліч новітніх розробок.

Проведемо порівняльну характеристику двох найбільш відомих компаній та ДП «АНТОНОВ» за кількістю річних замовлень у 2019 році у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Кількість замовлень авіабудівних компаній за 2018 рік

№	Назва компанії	Країна походження	Річна к-ть замовлень (закритих), 2018 рік
1	The Boeing Company	США	789
2	Airbus Group	Нідерланды	467
3	ДП "АНТОНОВ"	Україна	5

*Таблиця розроблена автором на основі джерел [32], [33], [34]

Розглядаючи світовий ринок авіабудування безпосередньо слід відобразити обсяги світового експорту літальних апаратів який у 2018 р. становив 117511,0 млн. дол., що становить 98,5 % до 2014 р. Водночас за період, що аналізується, збільшилися обсяги експорту частин літальних апаратів – 126,9 % (табл. 1.3).

У 2017 р., порівняно з 2014 р., співвідношення експорту частин літальних апаратів і самих літальних апаратів збільшилася з 56,3 % до 72,4 % або на 16,1 %. У структурі кінцевої продукції світової авіаційної промисловості у 2018 р. регіональні літаки, до яких відноситься продукція виробників з України, займала

6,9 %, що значно поступається магістральним літакам – 68,6 % і авіації загального призначення – 20,3 % (рис. 1.1).

Таблиця 1.3

Обсяги експорту виробників продукції вітчизняного літакобудування у розрізі товарних груп у 2014–2018 рр., тис. дол. США

Назва товару	Обсяг експорту, тис дол.				
	2014 р.	2015 р.	2016р.	2017 р.	2018 р.
Літаки, гелікоптери, космічні апарати	119294,8	126588,2	126796,9	123302,6	117511,0
Частини літальних апаратів	67104,0	82439,8	82728,8	86251,8	85122,5
Пускові механізми літаків	1844,3	1818,0	2135,1	1583,5	1587,4
Парашути та парашлани, їх частини	281,7	280,0	315,1	323,8	335,2
Повітряні кулі та дирижаблі	50,8	47,9	54,1	62,8	44,4
Усього	188575,6	211173,9	212030,0	211524,5	204556,1

*Таблиця сформована автором на сонові джерел [23,27]

Також доцільно розглянути структуру світового ринку кінцевої продукції – рис. 1.1..

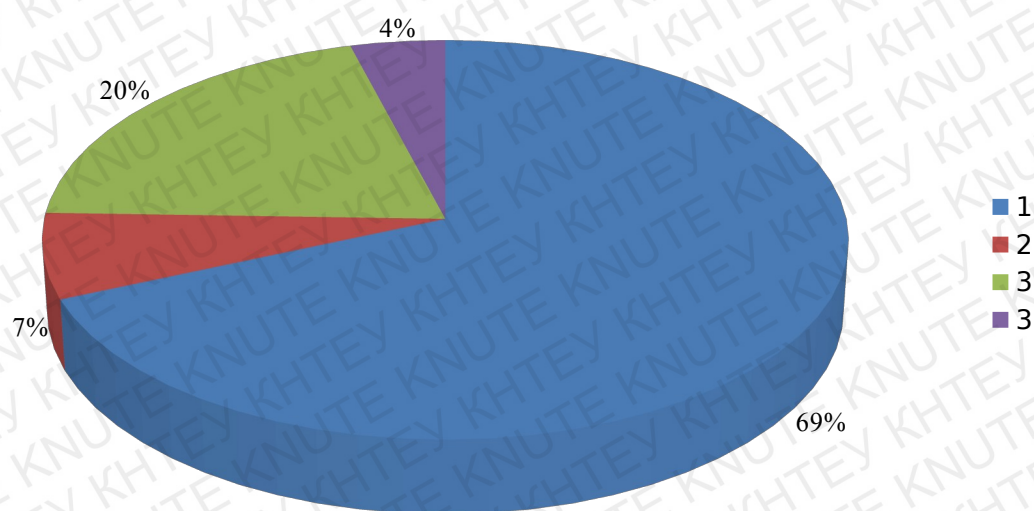


Рис. 1.1. Структура світового ринку кінцевої продукції станом на 2018

рік, у %

1 – магістральні літаки; 2 – регіональні літаки; 3 – авіація загального призначення (АЗП); 4 – гелікоптери

*Сформовано автором на основі джерела [28].

У свою чергу, структура світового ринку авіації загального призначення розподілилася таким чином (рис. 1.2):

- бізнес-джети – 91,4 %;
- турбогвинтові літаки – 2,0 %;
- поршневі літаки – 6,6 %.

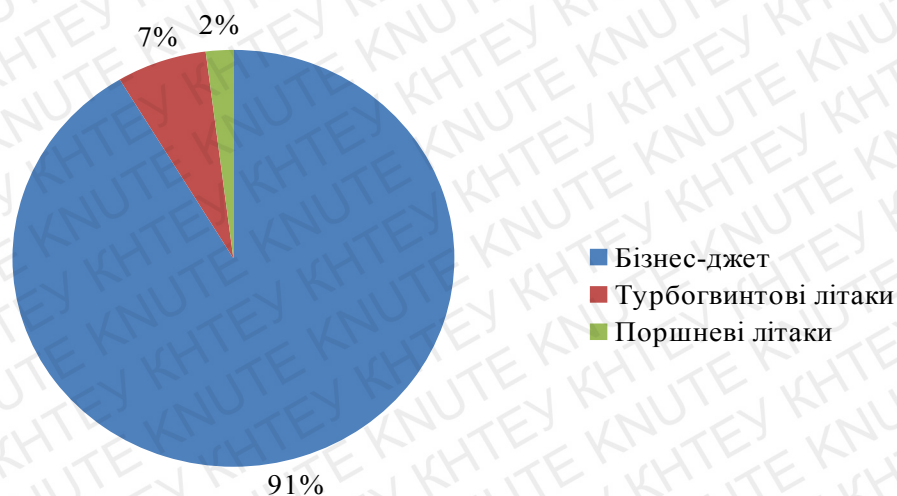


Рис. 1.2. Структура світового ринку авіації загального призначення станом на 2018 рік, у %

1 – бізнес-джети; 2 – турбогвинтові; 3 – поршневі

*Сформовано автором на основі джерела [28]

Окрім того слід розглянути порівняльну географічну на кількісну структуру підприємств у табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Географічна структура оформлених угод із компаніями-нерезидентами щодо наданих послуг за останні 5 років

№	The Boeing Company		Airbus Group		ДП "АНТОНОВ"	
	Географічна назва	К-ть, од.	Географічна назва	К-ть, од.	Географічна назва	К-ть, од.
1	Північна Америка	12263	Азія-Океанія	3781	Україна	13
2	Європа	6049	Європа	2957	Близький Схід	7
3	Східна Азія	3344	Північна Америка	2117	Африка	1
4	Південно-Східна Азія	1852	Латинська Ам.-Карибія	1089	Куба	1
5	Близький Схід	1548	Середній Захід	587	Екваторіальна Гвінея	1

*Таблицю розроблено автором [32], [33], [34]

Продовжуючи аналізувати світовий ринок авіабудування доцільно розглянути світовий авіапарк в розрізі як типів та регіонів світу, а також

перспективу на ринку авіабудування, як однієї із умов розвитку досліджуваного підприємства (рис. 1.3, див. Додаток Г)

Згідно з дослідженням Міжнародної асоціації повітряного транспорту прогнозна кількість літаків становитиме у 2027 році – 39 600 одиниць, у 2037 році – 46 900 одиниць (рис. 1.4., див. Додаток Д).

Станом на 2018 рік з Україною укладено 39 міжнародних договорів та 70 двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення [24]. Відкрито представництво ДП «Антонов» в м. Х'юстон, США, штат Техас. Виконано замовлення космічної корпорації Orbital ATK на доставку супутника Al Yah 3. Україна взяла участь у проєкті Ілона Маска (компанія "SpaceX") з підготовки запуску ракетоносія Falcon Heavy (літак Ан-124-100 "Руслан" виконував вантажні перевезення складових частин ракети вагою близько 30 тон) [24].

ДП «АНТОНОВ» здійснює експорт та імпорт готової продукції та обладнання. На підприємстві у 2014-2018 рр. спостерігається позитивне торговельне сальдо та активне його зростання, тобто експорт перевищує імпорт (табл. 1.4).

Впродовж аналізованого періоду обсяг міжнародних торговельних операцій зростає. Вартість експорту зросла на майже 3504 млн. грн., а вартість імпортованої продукції – майже на 691 млн. грн.. Частка імпорту в структурі витрат на виробництво у 2018 р. склала 34,7%, що на 14,9 нижче рівня 2014 р. При цьому доходи від реалізації імпортової продукції зросли на 363,73 млн. грн.

Таблиця 1.4

Динаміка міжнародних торговельних операцій ДП «АНТОНОВ» у 2014-2018рр.

Показник	Обсяг, млн. грн.					Базове відхилення
	2014	2015	2016	2017	2018	
Експорт, млн. грн	2580	2633	2749	5103	6084	3504
Імпорт, млн. грн.	1493	1037	1088	1955	2184	691
Частка імпорту в структурі витрат на виробництво, %	49,70	36,16	38,66	36,87	34,77	-14,93
Чистий дохід від реалізації імпортової продукції, млн. грн	170,97	280,94	318,59	276,92	534,70	363,73
Торговельне сальдо, млн. грн	1087	1596	1661	3148	3900	2813

Джерело: складено та розраховано автором на матеріалах ДП «АНТОНОВ».

Торговельний баланс підприємства є позитивним, що характеризує торговельну позицію ДП «АНТОНОВ» як ефективного та надійного експортера, що підтверджується структурою експортних операцій в товарообороті ДП «АНТОНОВ» та доходів від реалізації імпоротної продукції в структурі доходів у 2014-2018 рр. наведеної на рис. 1.5.

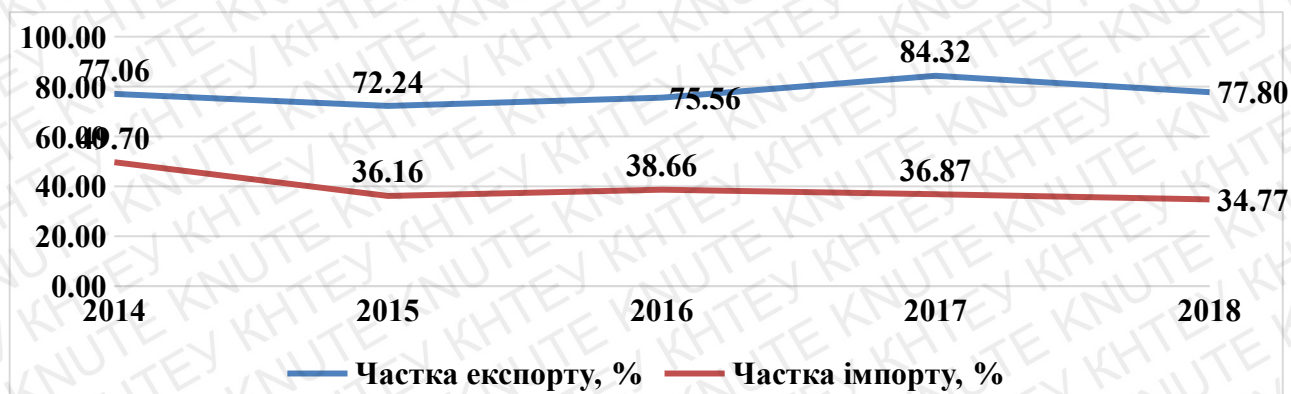


Рис. 1.5. Частка міжнародних торговельних операцій ДП «АНТОНОВ» у товарообороті за 2014-2018 рр., %

Джерело: побудовано та розраховано автором на матеріалах ДП «АНТОНОВ».

Частка експорту в товарообороті дещо зросла з 77,06% у 2014 р. до 77,8% у 2018 р. В цей же час частка доходів від реалізованого імпорту зменшилася з 49,7% у 2014 р. до 34,7% у 2018 р. Це свідчить про переважання експортної орієнтації підприємства у міжнародних торговельних операціях. Продукція та послуги, яку реалізує та надає ДП «АНТОНОВ» вирізняються якістю, відповідають українським і міжнародним стандартам та користується попитом як в Україні, так і за її межами. Продукція експортуються до багатьох країн світу, у т.ч.: США, Японії, Росії, Австралії, країн ЄС про що свідчать наведені дані в таблицях 1.5 та 1.6.

Таблиця 1.5

Динаміка товарної структури експорту ДП «АНТОНОВ» за 2014-2018 рр.

Вид послуг	Обсяги експорту, млн. грн.					Базове відхилення	Структура, %				
	2014	2015	2016	2017	2018		2014	2015	2016	2017	2018
Обслуговування літаків	1324	1514	1685	3092	3669	2345	51,3	57,5	61,3	60,6	60,3
Продаж нових літаків	1024	932	910	1623	1880	856	39,7	35,4	33,1	31,8	30,9
Ліцензії та	111	97	135	107	329	218	4,3	3,7	4,9	2,1	5,4

технології											
Посередницькі послуги	121	90	19	281	207	86	4,7	3,4	0,7	5,5	3,4
РАЗОМ	2580	2633	2749	5103	6084	3504	100	100	100	100	100

Джерело: складено та розраховано автором на матеріалах ДП «АНТОНОВ».

Окрім розрахунку динаміки товарної структури даного підприємства, слід провести аналіз динаміки географічної структури експорту ДП «АНТОНОВ».

Таблиця 1.6

Динаміка географічної структури експорту ДП «АНТОНОВ» за 2014-2018 рр.

Країна	Обсяги експорту, млн. грн.					Базове відхилення	Структура, %				
	2014	2015	2016	2017	2018		2014	2015	2016	2017	2018
ЄС	165	208	66	199	280	115	6,4	7,9	2,4	3,9	4,6
США	408	384	462	913	1022	614	15,8	14,6	16,8	17,9	16,8
Японія	560	600	657	1317	1478	919	21,7	22,8	23,9	25,8	24,3
Австралія	660	616	613	1092	1265	605	25,6	23,4	22,3	21,4	20,8
Росія	787	824	951	1582	2038	1251	30,5	31,3	34,6	31	33,5
РАЗОМ	2580	2633	2749	5103	6084	3504	100	100	100	100	100

Джерело: складено та розраховано автором на матеріалах ДП «АНТОНОВ».

Аналіз даних таблиці свідчить про зростання експорту: в 2018 р. в порівнянні з 2014 р. обсяги реалізації готової продукції та надання послуг за кордон зросла до 6084 млн. грн., проти 2580 млн. грн. в 2014 році. Найбільшим імпортером продукції ДП «АНТОНОВ» є РФ: частка експорту в середньому склала 33,5%. На другому місці у географічній структурі знаходиться експорт до Японії, на частку якого припадало 24,3% у 2018 р.. На третьому місці у географічній структурі у 2018 р. знаходиться експорт до Австралії, на частку якого припадало 20,8%.

Аналізуючи вище наведені дані, можна впевнено стверджувати, що виробничі потужності «The Boeing Company» та «Airbus Group» в сотні разів перевищують виробничі потужності ДП «АНТОНОВ» в межах останніх 5 років.

Загальна кількість замовлень, а також виробничі потужності конкретних світових лідерів тільки підтверджують той факт, що авіабудівна галузь України знаходиться не на вершині потужностей виробничого циклу.

Таку ситуацію можна пояснити тим, що від моменту створення ДП «АНТОНОВ» не було передбачено стратегії розвитку та нарощування можливостей з майбутнім виходом на зарубіжні ринки. Основною метою підприємства було конструювання та виготовлення літальних апаратів для забезпечення державних потреб.

1.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ДП «АНТОНОВ»

Державне підприємство «АНТОНОВ» (колишній Авіаційний науково-технічний комплекс імені Олега Костянтиновича Антонова або АНТК імені О. К. АНТОНОВА) - український авіабудівний концерн, що об'єднує конструкторське бюро, комплекс лабораторій, експериментальний завод та випробувальний комплекс, для розробки та сертифікації літаків. З 4 квітня 2015 року входить до складу державного концерну «УКРОБОРОНПРОМ». Дана компанія безумовний лідер на вітчизняному ринку.

Державне підприємство «АНТОНОВ» є провідним виробником літаків в Україні. Історія компанії налічує майже 70 років, за цей час було розроблено понад 100 моделей літаків, у тому числі найбільші у світі транспортні літаки Ан-124 (Руслан) та Ан-225 (Мрія). У 2009 р. АНТОНОВ було об'єднано з авіаційним заводом «Авіант» (м. Київ) - це додало до конструкторського бюро виробничі потужності. Наразі основні клієнти ДП «АНТОНОВ» - це кубинські, північнокорейські і російські авіакомпанії. Підприємство виробляє пасажирські літаки (Ан-38, Ан-74, Ан-140, Ан-148) і транспортні літаки (Ан-3, Ан-70, Ан-124-100 Руслан та нещодавно розроблений Ан-178).

Загальні відомості про емітента: Повне найменування - Державне підприємство «АНТОНОВ», має відповідний логотип (див. рис. 1.6); серія і номер свідоцтва про державну реєстрацію юридичної особи - А01 №251420; код ЄДРПОУ - 14307529; дата проведення державної реєстрації - 28.10.1997;

територія - м. Київ; статутний капітал (грн.) – 2 060 940 463,80; відсоток акцій у статутному капіталі, що належать державі - 100 %; середня кількість працівників (осіб) – 9489; основні види діяльності: виготовлення транспортних та пасажирських літаків, організація вантажних перевезень; основний вид діяльності: 72.19 Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук; сфера діяльності: повний цикл створення сучасних літаків (від передових наукових досліджень до будування, випробувань, сертифікації, серійного виробництва й після продажного обслуговування); модифікація пасажирських, транспортних і спеціалізованих літаків; вид міжнародної діяльності: літакобудування.



Рис. 1.6. Логотип ДП «АНТОНОВ»

Щоб більш детально дослідити та оцінити теперішнє становище, загрози та альтернативи на майбутнє, потрібно провести фінансовий аналіз підприємства за останні 5 років. Джерелом інформації для здійснення аналізу буде фінансово-господарська звітність підприємства з 2014 року по 2018 рік (дод. А).

Чистий дохід від реалізації (товарів, робіт, послуг) у 2014-2018 рр. збільшився на 4599613 тис. грн. (на 142,8%) та станом на 31.12.2018 р. склав 7820240 тис. грн. У структурі витрат підприємства у досліджуваному періоді збільшилася собівартість реалізованої продукції у 2,33 рази. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) збільшилася на 3583920 тис. грн. У результаті відбулося зростання суми валового прибутку на 1015693 тис. грн (на 194%). Витрати підприємства збільшилися на 867798 тис. грн (в 2,6 рази), у тому числі: адміністративні витрати – на 123513 тис. грн (на 130%), витрати на збут –

на 113212 тис. грн. (на 58%), інші операційні витрати – на 631073 тис. грн (на 296%). Впродовж 2014-2018 рр. ДП «АНТОНОВ» було прибутковим. Чистий фінансовий результат підприємства у вигляді прибутку збільшився на 1054326 тис. грн (більше ніж в 25 раз). Станом на 31.12.2018 р. ДП «АНТОНОВ» отримало прибуток у сумі 1093649 тис. грн., що у понад 27 раз більше, ніж у попередньому році.

Розглянемо джерела формування майна підприємства, що відображаються у структурі активів балансу. Динаміку активів ДП «АНТОНОВ» наведено у дод. Б.

Загальна величина необоротних активів товариства за досліджуваний період зросла на 5898803 тис. грн. та у 2018 р. склала 66% активів. У структурі необоротних активів вагомо збільшилися первісна вартість – на 5608661 тис. грн (у 57 раз) та незавершені капітальні інвестиції – на 161399 тис. грн. (у 3,6 разів) У цілому необоротні активи підприємства збільшилися у 4,9 рази, що свідчить про технічне оновлення підприємства та збільшення обсягу виробництва продукції.

Загальна величина оборотних активів товариства за досліджуваний період зросла на 3942864 тис. грн. та у 2018 р. склала 34% активів. Зростання у 1,1 раза вартості оборотних активів вказує на вилучення частини активів з обороту, що може призвести погіршення фінансової стійкості та платоспроможності підприємства. Так, сума дебіторської заборгованості за продукцію, товари, роботи, послуги збільшилася на 42551 тис. грн (на 70%), за виданими авансами – на 623374 тис. грн.. (у 3,1 раза), за розрахунками із внутрішніх розрахунків – на 1304890 тис. грн.. (у 7,3 раза). Це свідчить про нераціональну кредитну політику, збільшення обсягу продажу, неплатоспроможність покупців тощо. Основні фінансові інструменти підприємства у 2014-2018 рр. представлені грошовими коштами та їх еквівалентами та рахунками в банку, сума яких збільшилася на 207471 тис. грн. (сумарно у 2,4 рази).

Аналіз джерел формування господарських засобів ДП «АНТОНОВ» здійснимо на основі інформації у пасиві балансу. Власний капітал як вкладений фінансовий ресурс для організації та фінансування господарської діяльності

складає 2060941 тис. грн.. (дод. В). Станом на 31.12.2018 р. ДП «АНТОНОВ» має непокритий збиток у сумі 31514 тис. грн. Збільшення його суми порівняно з 2014 р. є незначним для діяльності підприємства, оскільки становить лише 1 % у порівнянні із 2014 роком. Вартість довгострокових зобов'язань і забезпечень зростає за усіма статтями у 2,8 раза. При цьому, довгострокові забезпечення збільшилися у 20,3 рази, цільове фінансування – у 2,9 раза. Проте інша ситуація з іншими довгостроковими зобов'язаннями – які зменшилися на 31,5%.

Поточні зобов'язання і забезпечення збільшилися у 2,3 рази становили 2377904 тис. грн. В їхній структурі збільшилася вартість поточної кредиторської заборгованості за товари, роботи, послуги – у 5,4 раза, розрахунками з бюджетом – у 11,8 раза, розрахунками з оплати праці – у 2,2 раза, із внутрішніх розрахунків – у 11,1 раза. Позитивною тенденцією є зменшення вартості інших поточних зобов'язань – на 67,12%. Видатки, необхідні для погашення заборгованості у вигляді поточних забезпечень збільшилися у 11,1 раза, доходи майбутніх періодів – у 11,8%.

Для більш детального аналізу результатів фінансово-господарської діяльності досліджуваного підприємства розраховуємо систему показників: ліквідності, ділової активності, фінансової стійкості, майнового стану та рентабельності.

Розраховуємо показники ліквідності ДП «АНТОНОВ», тобто показники спроможності підприємства перетворювати активи в гроші для покриття платежів по мірі настання терміну (табл. 1.7).

Таблиця 1.7

**Динаміка показників ліквідності ДП «АНТОНОВ»
на 31 грудня 2014-2018 рр.**

Показники	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018	Базове відхилення
Коефіцієнт поточної ліквідності	2,08	1,78	2,02	1,77	1,83	-0,24
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,88	0,87	0,77	0,88	0,91	0,03
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,27	0,30	0,14	0,30	0,14	-0,13
Чистий оборотний капітал, тис. грн	1359	1323	1469	1341	2013	654

Джерело: розраховано автором за даними ДП «АНТОНОВ».

Аналіз показників ліквідності ДП «АНТОНОВ», свідчить, про незадовільний рівень його загальної ліквідності. У підприємства недостатньо оборотних активів для того, щоб відповісти за поточними зобов'язаннями, недостатньо ліквідних оборотних коштів для своєчасного розрахунку за зобов'язаннями, компанія не зможе вчасно погасити борги у випадку, якщо термін платежів настане негайно.

У табл.1.8 наведені результати розрахунків і аналіз коефіцієнтів фінансової стійкості ДП «АНТОНОВ».

Таблиця 1.8

**Динаміка показників фінансової стійкості ДП «АНТОНОВ»
на 31 грудня 2014-2018 рр.**

Показники	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018	Базове відхилення
Коефіцієнт автономії	0,63	0,56	0,50	0,64	0,63	0,00
Коефіцієнт фінансування	1,73	1,28	1,01	1,75	1,71	-0,03
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	0,38	0,32	0,28	0,21	0,27	-0,11
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,35	0,36	0,39	0,16	0,21	-0,14

Джерело: розраховано автором за даними ДП «АНТОНОВ».

У 2014 р. підприємство в більшій мірі залежало від власних коштів, адже відсоток власного капіталу в загальній вартості ресурсів становив 63%. Значення показника автономії свідчить про достатню фінансову стійкість в довгостроковій перспективі. У 2018 р. залежність від зовнішніх джерел фінансування зменшилась на 0,2 пункти (1,73 у 2014 проти 1,71 у 2018 р.). У 2014-2018 рр. купівля оборотних засобів забезпечувалася за допомогою кредитних ресурсів. Коефіцієнт маневреності власного капіталу свідчить, що в 2018 р. 21% власного оборотного капіталу перебувало в обігу, а 79% власних коштів було капіталізовано. Це вказує на достатність власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних. У цілому ДП «АНТОНОВ» має низький рівень фінансової стійкості.

Дослідження динаміки реалізованої продукції, прибутку і всіх активів відображається в аналізі ділової активності підприємства (табл. 1.9).

Динаміка показників ділової активності ДП «АНТОНОВ» у 2014-2018 рр.

Показники	2015	2016	2017	2018	Базове відхилення
Коефіцієнт оборотності активів	0,58	0,52	0,58	0,55	-0,03
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	4,13	3,17	4,30	3,69	-0,45
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	30,35	18,64	19,39	16,30	-14,05

Продовження табл. 1.9

Строк погашення дебіторської заборгованості, днів	87,06	113,60	83,75	97,69	10,63
Строк погашення кредиторської заборгованості, днів	266,37	249,34	236,73	297,46	31,09
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	3,79	2,65	3,72	3,86	0,07
Коефіцієнт оборотності основних засобів	2,62	2,83	4,92	6,53	3,91
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	0,97	0,99	0,98	0,87	-0,11

Джерело: розраховано автором за даними ДП «АНТОНОВ».

Коефіцієнт оборотності активів зменшився у 2018 р. на 0,03 раза. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості у динаміці спадає. Строк погашення дебіторської заборгованості зріс на 10,63 днів порівняно з 2017 р.. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості у динаміці зменшився до 16,30 проти 30,35 у 201 році, що є позитивною тенденцією. Строк погашення кредиторської заборгованості зріс на 31,09 днів у 2018 р.

Аналіз матеріальної основи функціонування підприємства - майнового стану наведено у табл. 1.10.

Таблиця 1.10

Динаміка показників майнового стану ДП «АНТОНОВ» на 31 грудня 2014-2018 рр.

Показники	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018	Базове відхилення
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,68	0,71	0,73	0,75	0,76	0,08
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,01	-0,01	0,03	0,02	0,03	0,02
Коефіцієнт придатності основних засобів	0,32	0,29	0,27	0,25	0,24	-0,08
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у вартості майна підприємства	0,24	0,20	0,17	0,09	0,08	-0,16

Джерело: розраховано автором за даними ДП «АНТОНОВ».

Станом на 31.12.2018 р. основні засоби підприємства зношені на 76%, їх залишкова вартість становить 24% від первісної, нові основні засоби становлять 3% від наявних. Частка реальної вартості майна виробничого призначення в майні підприємства, а отже, забезпеченість виробничого процесу засобами виробництва, складає 8%.

Здійснено розрахунок показників рентабельності ДП «АНТОНОВ» (табл. 1.11).

Таблиця 1.11

Динаміка показників рентабельності ДП «АНТОНОВ» у 2014-2018 рр.

Показники	2014	2015	2016	2017	2018	Базове відхилення
Коефіцієнт рентабельності активів	0,63	0,69	2,56	3,14	7,68	7,05
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	1,01	1,15	4,84	5,34	12,13	11,12
Коефіцієнт рентабельності діяльності	1,30	1,50	6,33	6,22	17,41	16,12
Коефіцієнт рентабельності продукції	1,16	1,18	4,89	5,45	13,99	12,82

Джерело: розраховано автором за даними ДП «АНТОНОВ».

Коефіцієнти рентабельності активів, продукції та діяльності збільшилися, що свідчить про ефективне використання всіх активів підприємства, що вказує на зростання ефективності господарської діяльності підприємства. Величина прибутку, яку отримує підприємство на одиницю вартості капіталу зросла з 101% у 2014 р. до 1213% у 2018 р., на одиницю витрат – з 116% до 1282% відповідно. Динаміка показників рентабельності ДП «АНТОНОВ» свідчить про зростання ефективності використання підприємством активів для отримання прибутку.

Узагальнені результати аналізу фінансового стану підприємства представлено у дод. Г та вказують на задовільні результати фінансово-господарська діяльність ДП «АНТОНОВ».

Висновки до розділу першого

Авіабудування - це одна із найбільш науко- та капіталомістких галузей машинобудування. Виробництво одного літального апарату може зайняти до 2 років.

Міжнародний ринок авіавиробництва насичений різною за величиною та виробничими потужностями кількістю компаній. Серед них найбільш відомими та впливовими є: «The Boeing Company», «Lockheed Martin», «Airbus Group», «General Dynamics», «Raytheon» та інші.

ДП «АНТОНОВ» є провідним авіавиробником в Україні, однак на світовому ринку авіабудівної промисловості дане підприємство залишається непоміченим.

ДП «АНТОНОВ» здійснює експорт та імпорт готової продукції та обладнання та надає послуги з перевезення вантажів. На підприємстві у 2014-2018 рр. спостерігається позитивне торговельне сальдо та активне його зростання, тобто експорт перевищує імпорт. Впродовж аналізованого періоду обсяг міжнародних торговельних операцій зростає. Вартість експорту зросла на майже 3504 млн. грн., а вартість імпортованої продукції – майже на 691 млн. грн.. Частка імпорту в структурі витрат на виробництво у 2018 р. склала 34,7%, що на 14,9 нижче рівня 2014 р. При цьому доходи від реалізації імпоротної продукції зросли на 363,73 млн. грн..

Аналіз фінансово-господарського стану підприємства виявив додатні результати діяльності. Чистий дохід від реалізації (товарів, робіт, послуг) у 2014-2018 рр. збільшився на 4599613 тис. грн. (на 142,8%) та станом на 31.12.2018 р. склав 7820240 тис. грн. У структурі витрат підприємства у досліджуваному періоді збільшилася собівартість реалізованої продукції у 2,33 рази. Собівартість

реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) збільшилася на 3583920 тис. грн. У результаті відбулося зростання суми валового прибутку на 1015693 тис. грн. (на 194%). Витрати підприємства збільшилися на 867798 тис. грн.. (в 2,6 рази), у тому числі: адміністративні витрати – на 123513 тис. грн. (на 130%), витрати на збут – на 113212 тис. грн. (на 58%), інші операційні витрати – на 631073 тис. грн. (на 296%). Впродовж 2014-2018 рр. ДП «АНТОНОВ» було прибутковим. Чистий фінансовий результат підприємства у вигляді прибутку збільшився на 1054326 тис. грн. (більше ніж в 25 раз). Станом на 31.12.2018 р. ДП «АНТОНОВ» отримало прибуток у сумі 1093649 тис. грн., що у понад 27 раз більше, ніж у попередньому році.

Узагальнені результати аналізу фінансового стану підприємства в цілому вказують на задовільні результати фінансово-господарської діяльності ДП «АНТОНОВ».

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА ФАКТОРІВ ВПЛИВУ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ТА АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ДП «АНТОНОВ»

2.1. Моніторинг зовнішнього середовища ДП «АНТОНОВ»

Аналіз зовнішнього середовища досліджуваного підприємства є дуже важливим етапом у даній роботі. Розглянувши фактори, які безпосередньо впливають на діяльність ДП «АНТОНОВ», можна буде отримати чіткий результат їх взаємодії, отримати оцінку їхнього впливу та виявити слабкі та сильні сторони.

Для початку необхідно оцінити Україну, як зовнішнє середовище впливу. Станом на 2018 рік, за даними Українського інституту аналізу та менеджменту політики Україна займає 44 місце серед країн Європи за рейтингом економічної свободи.

Згідно з рейтингом легкості ведення бізнесу, позитивним сторонами ведення бізнесу в Україні є доступ до кредитів (29 місце), отримання дозволів на будівництво (35 місце), сплата податків (43 місце).

За швидкістю і процедурами відкриття бізнесу Україна посідає 52 місце, реєстрації майна - 64 місце, захисту міноритарних акціонерів - 81 місце, виконання контрактів - 82 місце, зовнішньої торгівлі - 119 місце, підключення до електромереж – 128 місце, процедурою банкрутства - 149 місце.

За показником глобального індексу миру Україна опинилася в останній десятці країн світу. В рейтингу сприйняття корупції Україна отримала 30 зі 100 можливих балів.

У 2018 році ООН опублікувала звіт «Human Development Indices and Indicators», в якому Україна посіла 88 місце серед 189 країн. Згідно з рейтингом ООН, індекс людського розвитку в Україні 0.751, очікувана тривалість життя в Україні 72 роки, очікувана тривалість навчання 15 років, а середня – 11, 3 роки.

Україна посіла у 2018 році 83 місце (зі 140) у Глобальному рейтингу конкурентоспроможності країн, складеному фахівцями Всесвітнього економічного форуму (WEF).

Наступним кроком доречно буде провести PEST-аналіз (див. табл. 2.1), який ґрунтується на формуванні переліку можливих впливів зовнішнього середовища на організацію за наступними напрямками:

1. Політичні фактори (P): можливості та загрози для бізнесу, які створює динаміка політичної ситуації; ступінь втручання держави у галузь; рівень корумпованості державних службовців; стійкість влади та уряду.

2. Стан економіки (E): вплив економічних подій та економічної ситуації на перспективи бізнесу; рівень безробіття; стабільність курсу валюти; середній дохід на душу населення; рівень інфляції

3. Соціально-культурні особливості (S): особливості соціального, демографічного, культурного середовища, які повинні враховуватись в процесі ведення бізнесу; рівень освіченості; соціальна структура суспільства.

4. Науково-технічне середовище (T): залежність бізнесу від нововведень і змін; значення НДДКР в діяльності підприємства; вплив Інтернету на ринок; розвиток інформаційних технологій.

Таблиця 2.1

PEST-аналіз факторів макросередовища для ДП «АНТОНОВ»

№	Фактор	Вплив ф-ру	Оцінка	Зважена оцінка
Політичні фактори				
1	Ступінь втручання держави у галузь	0,1	3	0,3
2	Рівень корумпованості держ. сл-в	0,03	3	0,09
3	Стійкість влади та уряду	0,05	1	0,05
Економічні фактори				
4	Рівень безробіття	0,2	2	0,4
5	Стабільність курсу валюти	0,1	2	0,2
6	Середній дохід на душу населення	0,1	3	0,3
7	Рівень інфляції	0,05	2	0,1

Соціально-культурні фактори				
8	Особливості соц./демогр./культ. сер.	0,01	1	0,01
9	Процес ведення бізнесу	0,1	2	0,2
10	Рівень освідченості	0,01	1	0,01
11	Соціальна структура суспільства	0,01	1	0,01

Технологічні фактори

Продовження табл. 2.1

12	Залежність бізнесу від нововведень	0,1	3	0,3
13	Значення НДДКР	0,1	2	0,2
14	Розвиток інформаційних тех-й	0,04	3	0,12
	Сумарна оцінка	1		2,29

*Таблиця розроблена автором

Сумарна оцінка - 2,29 означає, що реакція підприємства на вплив змін у зовнішньому середовищі знаходиться на низькому рівні. Тобто підприємству складно швидко адаптуватися до змін зовнішнього середовища.

Однак, для того, щоб зробити повний та комплексний висновок потрібно оцінити також і внутрішні фактори впливу ДП «АНТОНОВ».

2.2 Оцінка рівня конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ»

ДП «АНТОНОВ» можна вважати одним із найбільш успішних авіапідприємств в Україні та частково у світі, адже його продукція має певні конкурентні переваги у порівнянні із закордонними зразками. Зокрема, підприємство створило більше ста типів та модифікацій пасажирських, транспортних літаків, а також літаків спеціального призначення. Візитною карткою підприємства є вантажні літаки «Руслан» та «Мрія».

Після приєднання підприємства до державного концерну «УКРОБОРОНПРОМ» ДП «АНТОНОВ» відійшло під повне державне фінансування, якого недостатньо для вирішення зазначених проблем. Також не менш важливою проблемою є технічна застарілість виробничих потужностей. З року в рік підприємство намагається технічно вдосконалюватися. Підприємству необхідно закупити фрезерні та токарні верстати, які забезпечили б автоматизацію роботи та прискорення виробничого процесу. Рівень заробітної плати не виріс, за останні 5 років чисельність робочих кадрів зменшилась практично удвічі.

Ще одним негативним фактором, що стримує діяльність ДП «АНТОНОВ» є відсутність інтересу та попиту на внутрішньому ринку. Хоча підприємство здатне в повній мірі забезпечити, як мінімум, попит держави та українських авіаліній.

Здійснення оцінки рівня поточної ефективності роботи підприємства дасть змогу оцінити його конкурентоспроможність та виявити основні перспективні та проблематичні напрямки для подальшої розробки комплексу заходів щодо підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства.

Існують різні підходи до оцінки рівня конкурентоспроможності. Одним із найбільш важливих показників є індикатор рентабельності, який демонструє спроможність компанії генерувати чистий прибуток, а значить отримувати кошти для подальшого розширення та посилення своєї позиції на ринку. Як можна судити по даними рисунку 2.1, протягом більшої частини періоду дослідження конкурентоспроможність ДП «Антонов» була вкрай низькою, проте у 2018-му році значення показника суттєво підвищилось, що вказує на здатність шукати резерви для відновлення стабільного ринкового положення. Низька рентабельність пов'язана із складними процесами в українській економіці, обмеженням доступу на російський ринок, а також зниженням інтенсивності співпраці з російськими компаніями. Найвищим рівень конкурентоспроможності у американських компаній.

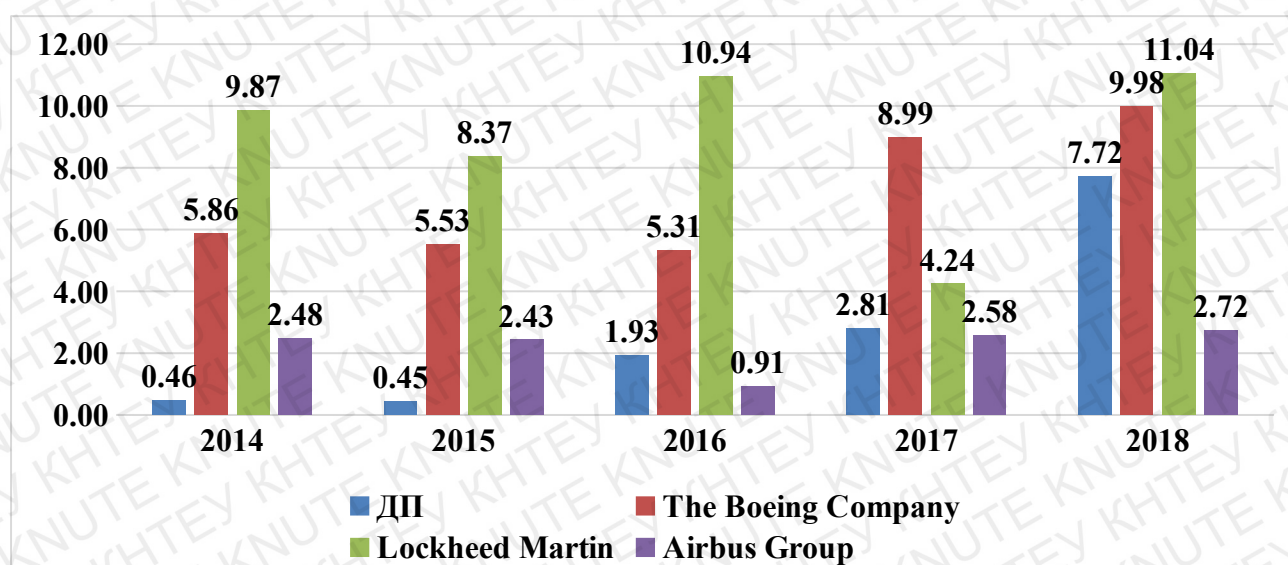


Рис. 2.1 Динаміка рентабельності активів учасників ринку авіабудування у 2014-2018 рр., %

*Сформовано та розраховано автором на основі джерел [32], [33], [34], [40]

Іншим вкрай важливим показником є частка компанії на світовому ринку. Як можна судити, державне підприємство зайняло надзвичайно низьку частку ринку. Якщо компанія демонструє значення показника у розмірі 0,12 відсотка (Рис. 2.2), то компанія Боїнг займає 43,89 відсотка (Рис. 2.3).

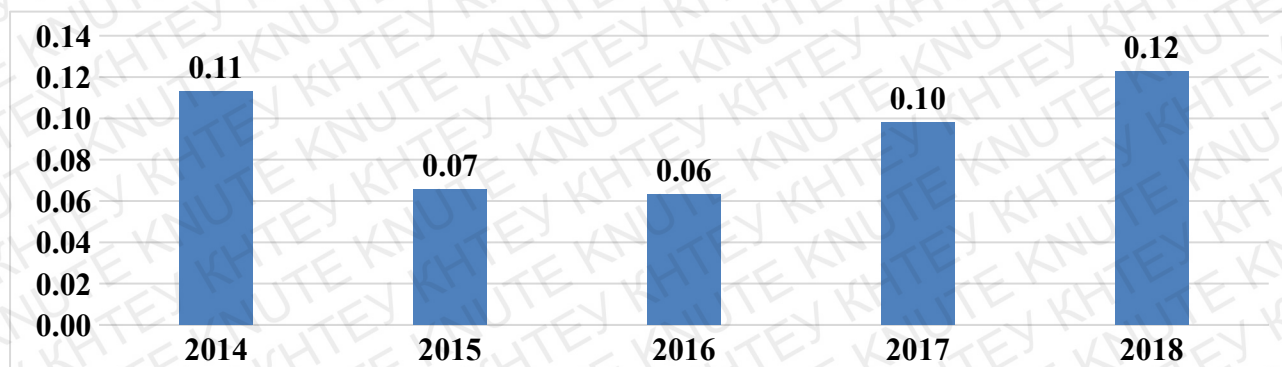


Рис. 2.2 Частка ДП «Антонов» на світовому ринку авіабудування у 2014-2018 рр., %

*Сформовано та розраховано автором на основі джерел [32], [33], [34], [40]

Європейський конкурент компанії займає 32,65 % у 2018р., а американський конкурент Локхед Мартін 23,33%. Таким чином, частка державного підприємства на ринку є вкрай низькою, що вказує на надзвичайно низький рівень конкурентоспроможності, проте слід відзначити підвищення такого показника протягом останніх трьох років, а значить відбувається посилення позиції ДП «Антонов» на ринку.

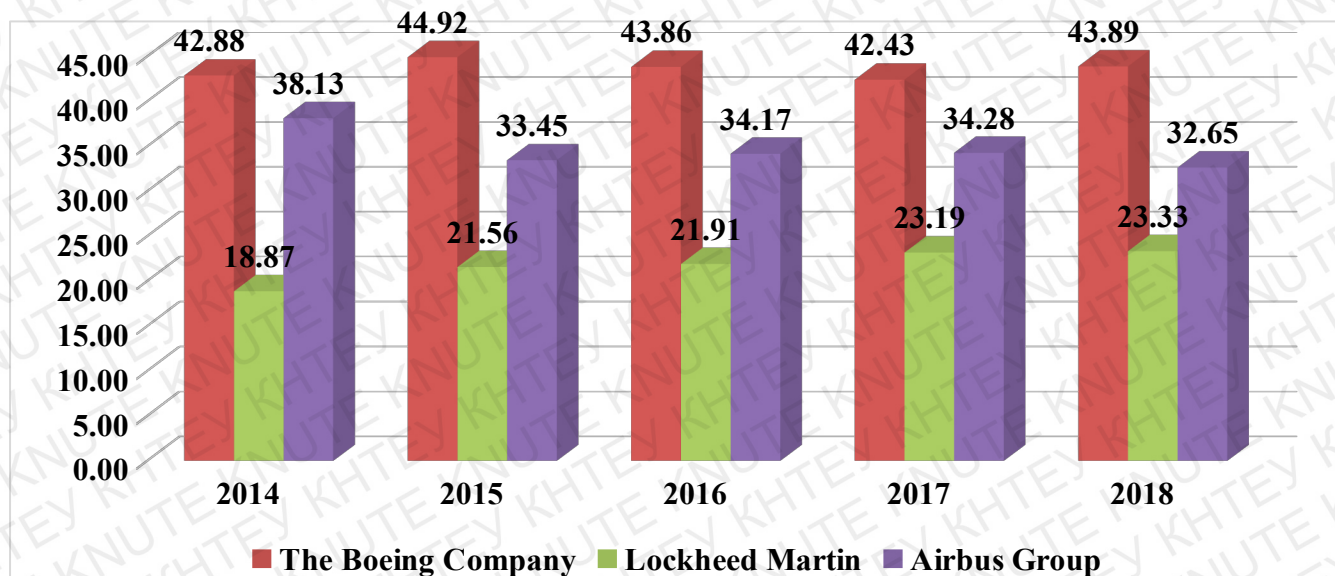


Рис. 2.3 Частка основних конкурентів на світовому ринку авіабудування у 2014-2018 рр., %

*Сформовано та розраховано автором на основі джерел [32], [33], [34], [40]

Ще одним важливим методом оцінки конкурентоспроможності є опитування експертів. Були опитані спеціалісти, які працюють у цій сфері. Їхні відповіді систематизовані, що дозволило отримати оцінку різних критеріїв конкурентоспроможності підприємства (табл. 2.2). Як можна судити, найбільш високий рівень конкурентоспроможності характерний для Локхйд Мартін, а найменше значення показника є у підприємства ДП «Антонов». Таким чином, необхідно шукати резерви для посилення своєї позиції на ринку та підвищення ефективності функціонування, що дозволить досягнути вищих показників конкурентоспроможності.

Таблиця 2.2

Матриця конкурентного профілю (рейтинговий метод оцінки) ДП «Антонов» та конкурентів

Фактор	Важливість фактору, v_i	ДП "Антонов"		The Boeing Company		Lockheed Martin		Airbus Group	
		q_i	$q_i * v_i$	q_i	$q_i * v_i$	q_i	$q_i * v_i$	q_i	$q_i * v_i$
Система контролю якості	0,2	9	1,8	6	1,2	9	1,8	9	1,8
Рівень витрат	0,25	8	2	6	1,5	7	1,75	6	1,5
Рівень технологій	0,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6
Обсяг продажів та історія роботи на ринку	0,2	1	0,2	10	2	8	1,6	9	1,8
Фінансова ефективність	0,15	6	0,9	8	1,2	9	1,35	3	0,45
Всього	1	-	6,1	-	7,5	-	8,1	-	7,15

*Сформовано та розраховано автором на основі аналізу учасників ринку

Що ж до радару конкурентоспроможності, то він показує, що слабкими місцями функціонування підприємства та формування його конкурентоспроможності є низький обсяг продажів, а також відносно низький рівень технологій порівняно із прямими конкурентами. Важливо працювати в напрямку збільшення виручки, що забезпечує зростання частки компанії на ринку.

Слід зазначити, що хорошою є система контролю якості на підприємстві, адже отримано такий же бал, як і у європейського конкурента та Локхід Мартін. З іншої сторони, відомо, що Боїнг знаходиться у складному становищі, адже розгорівся скандал через те, що співробітники відділу контролю якості недостатньо ефективно виконували свою роботу, а менеджери, які приймали рішення на основі даних своїх служб, недостатньо уваги приділяли різноманітним технічним ризикам. Як результат, компанія продавала літаки, які характеризуються високим рівнем ризику падіння. Тому можна очікувати, що у 2019-2020рр. результати функціонування компанії та рівень конкурентоспроможності значно знизиться. У цьому контексті досліджуване підприємство ДП «Антонов» має змогу посилити свою позицію за рахунок якісного виготовлення літаків (рис. 2.4).

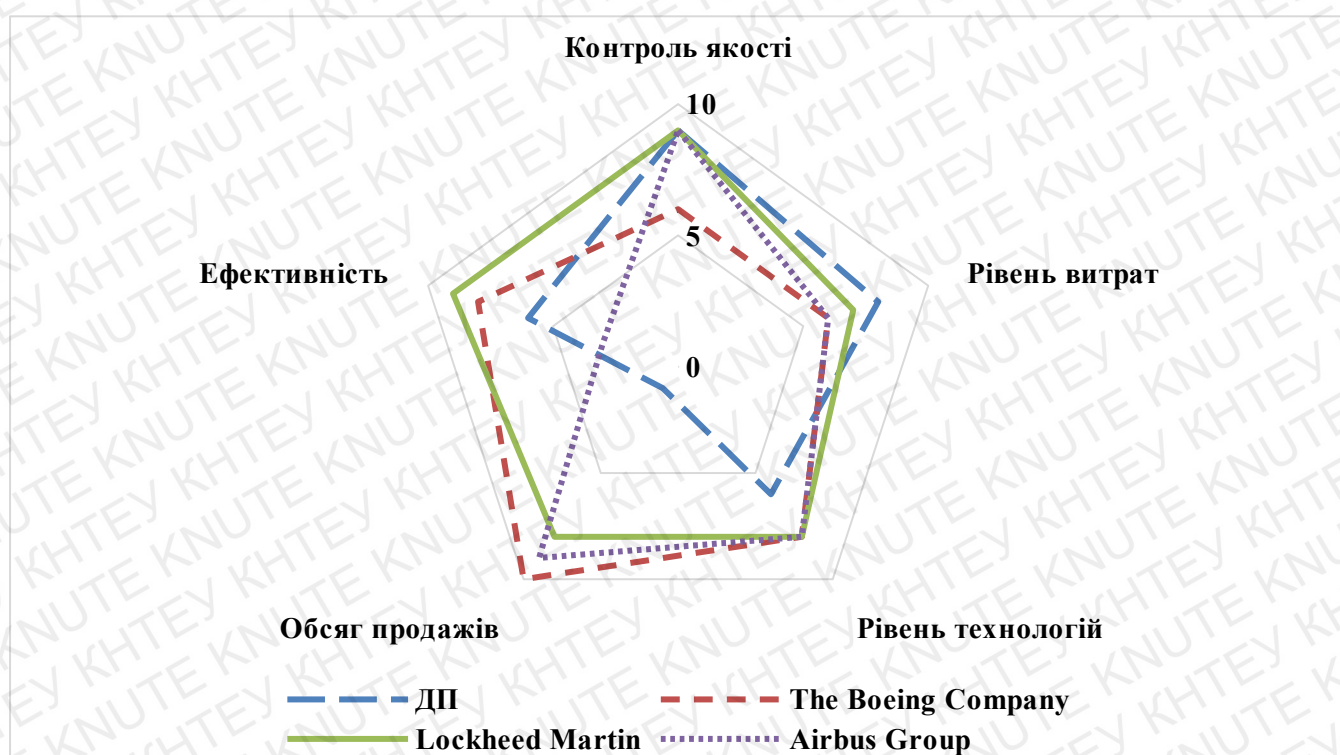


Рис. 2.4 Радар конкурентоспроможності ДП «Антонов» та конкурентів

*Сформовано та розраховано автором на основі аналізу учасників ринку

Таким чином, рівень конкурентоспроможності досліджуваного підприємства ДП «Антонов» є надзвичайно низьким, проте спостерігається позитивна динаміка щодо окремих складових цього інтегрального індикатора.

Висновки до розділу другого

Отже, конкурентоспроможність ДП «АНТОНОВ» залежить від низки важливих зовнішніх факторів.

Це в першу чергу сукупність суб'єктів господарювання, економічних, суспільних і природних умов, національних і міждержавних інституціональних структур, що діють у глобальному оточенні.

Також це і система технологічного оснащення. Оновлення обладнання та технологій, тобто заміна їх на більш прогресивні, забезпечує підвищення конкурентоспроможності підприємства, підсилює внутрішню гнучкість виробництва; сировина, матеріали і напівфабрикати. Якість сировини, комплектність її перероблення та величина відходів суттєво впливають на конкурентоспроможність підприємства.

Збут продукції, його об'єм та витрати на реалізацію. Вплив цього фактора є суттєвим на підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Провівши аналіз внутрішнього та зовнішнього середовищ впливу, можна чітко стверджувати, що державне підприємство «АНТОНОВ» слабо реагує на зміни світового трейдингу, не впроваджує політики модернізації та не претендує на роль міжнародного гравця. Кількісна вартість імпорту майже вдвічі перевищує кількісну вартість експорту.

Дослідженням встановлено що рівень конкурентоспроможності досліджуваного підприємства ДП «Антонов» є надзвичайно низьким. Протягом більшої частини періоду дослідження конкурентоспроможність ДП «Антонов» була вкрай низькою, проте у 2018-му році значення показника суттєво підвищилось, що вказує на здатність шукати резерви для відновлення стабільного ринкового положення. Низька рентабельність пов'язана із складними процесами в українській економіці.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІБУДІВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДП «АНТОНОВ» НА ЗАРУБІЖНИХ РИНКАХ

3.1 Розробка заходів підвищення конкурентоспроможності ДП «АНТОНОВ»

Незважаючи на те, що наявність авіабудівних заводів та виробництва робить країну, в якій розташоване виробництво, більш привабливою для інвесторів, надає статус забезпеченої та потужної частини світової спільноти та характеризує країну, які надійного партнера, ця галузь потребує негайних зрушень та змін.

Перш ніж приступити до розробки рекомендацій та пропозицій, потрібно визначити напрями вдосконалення. Таким чином, основними проблемними питаннями ДП «АНТОНОВ» є: технічна застарілість виробничих потужностей; відсутність інтересу та попиту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках; нерозвиненість до підходу формування основних стратегій підприємства; повністю державне фінансування, відсутність інвестицій; необхідність імпортозаміщення.

Проблема технологічного відставання є комплексною і має, принаймні, два компоненти: матеріальний та нематеріальний. Перший з них – це оновлення та поліпшення технічної бази, у нашому випадку за рахунок іноземних інвестицій або прямого інвестування державних коштів, або ж за рахунок рефінансування власними коштами. А другий - організаційно-правові проблеми. Думки багатьох економістів співпадають: щоб подолати технічне та технологічне відставання потрібно не просто перейти на сучасні технології, а й запровадити систему відносин, яка називається корпоративною культурою. Передові компанії з тривалим досвідом роботи в ринковому середовищі мають таку систему, і її треба запозичувати.

Організація виробничого процесу є дуже важливою складовою ефективності підприємства, а отже, і одним із резервів її підвищення. Враховуючи специфіку діяльності досліджуваного підприємства особливу увагу необхідно звертати на можливості використання масового та великого серійного виробництва, тому що такі виробництва є більш ефективними.

Майже кожен знає всесвітньовідомих українських боксерів – братів Кличків, однак не кожен знає, що слово «АНТОНОВ» - це не тільки прізвище, а й назва надпотужного авіабудівного заводу.

Окрім того, дану техніку, а саме літаки, слід демонструвати на різноманітних виставках подібного характеру, які щороку неодноразово проводяться в Україні та за її межами. Чудовою ідеєю було б проводити безкоштовні екскурсії безпосередньо на заводі, цікаві випробування для студентів та викладачів, які пов'язані з вивченням літакобудівної галузі, показуючи весь процес зсередини та заохочуючи в майбутньому стати частиною великого процесу .

Наступний фактор це відсутність інвестиційних надходжень. Власне через їхню відсутність стає складніше вирішити проблему технічної та технологічної застарілості, а також проблему з відсутністю інтересу від міжнародних та внутрішніх суб'єктів торговельних відносин.

Державний бюджет - це фінансовий план видатків держави та джерел їхнього покриття (за рік), який створюється на основі відносин, що виникають між державою, з одного боку, і підприємствами, фірмами, організаціями та населенням, з іншого. А тому складно уявити, щоб держава задовольнила фінансовими видатками всіх і кожного. Через це приєднання ДП «АНТОНОВ» до державного концерну «УКРОБОРОНПРОМ» не є дуже позитивною подією для самого підприємства. В протилежному випадку, будучи під керівництвом приватного сектору інвестиційна привабливість даного проекту була б вищою.

Відповідні світові виставкові заходи, демонстраційні польоти та можливість запуску українських авіаліній з використанням українських літаків - значно б заохотили міжнародних інвесторів та збільшили б розмір інвестиційних вкладень,

що у свою чергу дало б змогу розвиватися підприємству технологічно, збільшити об'єми виробництва, збільшити рівень заробітної плати відповідно до збільшення чистого прибутку, а це у свою чергу привело б до притоку нових кадрів, тощо.

Іншим, не менш важливим, фактором є загальна привабливість підприємства для іноземних клієнтів та клієнтів-резидентів. В першу чергу сама держава має підтримувати потенціал розвитку підприємства у вигляді державних замовлень, фінансових видатків на дослідження та виготовлення складових. Важливо відмітити, що проблема інновацій для цього підприємства відсутня. Є ідеї, нові розробки, які вимагають подальшого фінансування і втілення.

ДП «АНТОНОВ» розробляє інноваційні рішення, щоб передбачити нові вимоги потенційних клієнтів, а також забезпечити технології, продукти та послуги, необхідні для завтрашнього аерокосмічного та оборонного ринків. Останніми прикладами інноваційних рішень ДП «АНТОНОВ» є БПЛА розробки «Горлиця», «Стратегічний БАК», «Мішеневий комплекс», а також модифікації літаків для створення різних спеціальних варіантів.

Одним із ефективних заходів підвищення конкурентоспроможності інноваційних розробок є використання надсучасних рішень для безпечності літаків, які являються основною продукцією з якою ДП АНТОНОВ конкурує на зовнішніх ринках. Одним із таких високотехнологічних рішень є використання посадкового лазерного висотоміра. Саме виробництво зазначеного висотоміра, безпосередньо можливо здійснити через купівлю ексклюзивних прав на його патент.

Суть запропонованого заходу як одного із напрямів забезпечення конкурентоспроможності підприємства полягає в покупці ексклюзивних прав на патент US 20140236400 виробництва посадкового лазерного висотоміра. Цей технічний прилад необхідний для того, щоб забезпечити безпечну посадку літаків. Він може бути корисний широкому колу компаній, які працюють в авіаційній галузі. Зокрема остання аварія під Львовом доводить таке припущення.

В цьому патенті розкрито механізм створення лазерного посадкового висотоміра для забезпечення точної посадки літаків в різних аеропортах. Прилад

вимірює дистанцію до літака, який йде на посадку, використовуючи модульований лазерний промінь з сантиметровою точністю. Комп'ютерний модуль в приладі прогнозує на основі реалістичної моделі посадки висоту через короткий період часу і визначає час приземлення (час початку приземлення), рис. 3.1.

Номер публікації: US20140236400 A1

Винахідники: Guobiao Zhang

Оригінальний правонаступник: Chengdu Haicun Ip Technology Llc, Guobiao Zhang.

Відомо, що найбільше аварій літаків відбувається під час посадки, тому такий прилад буде мати значний комерційний успіх. Згідно з даними компанії Boeing, більше 50% всіх аварій припадає саме на посадку і зліт.

Незважаючи на той факт, що авіатранспорт є одним з найбільш безпечних видів транспорту, а ймовірність потрапити в аварію є в 7 разів нижчою, ніж на легковому автомобілі, все ж велика частина пасажирів боїться літати літаком. Тому використання запропонованого пристрою дозволить авіакомпаніям поліпшити свій імідж в очах як поточних, так і потенційних клієнтів. З огляду на значний економічний ефект від використання посадкового лазерного висотоміра, можна очікувати на більш високий попит на технологію, що призведе до збільшення рівня доходу компанії, яка володіє ексклюзивними правами.

У рисунку відображається механізм роботи приладу відповідно до документації, що наведена у патенті (рис. 3.2). Вид приладу у різних положеннях відображено на рисунку 3.2.

Вартість виняткових прав на лазерний посадковий висотомір становить 2 млн. грн.

Для визначення потенційної ефективності заходу проведено опитування експертів для того, щоб оцінити потенційний попит на технологію використання лазерної системи для підвищення безпеки посадки літаків. Всього було опитано 5 осіб, співробітників підприємства. Опитування проводилося з 4 по 7 липня. Метод опитування - усний.

Очікувана кількість компаній, які забажають використовувати права на лазерний посадковий висотомір, складе $(12 + 5 + 13 + 9 + 9) / 5 = 9,6$, тобто близько 10 виробників обладнання зможуть використовувати ліцензію. Очікуємо, що середня вартість використання ліцензії в рік складе $(100 + 120 + 115 + 140 + 110) / 5 = 117$ тис. грн. на рік (табл. 3.1).

В цілому, експерти відзначили високу привабливість запропонованого інноваційного проекту. Скорочення аварій при посадці дозволить скоротити витрати авіакомпаній, а також підвищити рівень доходу за рахунок інтенсифікації використання послуг авіаперевізників. Крім цього, це дозволить підвищити конкурентоспроможність власних літаків.

Таблиця 3.1

Результати опитування експертів для визначення ефективності запропонованих заходів

Питання	Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5
Скільки власників літаків бажають використовувати права на лазерний посадковий висотомір?	12	5	13	9	9
Яким повинен бути платіж в рамках використання інновації, тис. грн. за рік	100	120	115	140	110

*Сформовано на основі опитування експертів

Таким чином, запропоновано проект-захід, який може значно підвищити ефективність діяльності підприємства. Слід звернути увагу на таку технологію як посадковий лазерний висотомір. Це обладнання може підвищити ефективність посадок, знизити кількість аварій. З огляду на те, що така технологія має значний потенціал, запропоновано купити всі права на цю розробку з метою подальшого отримання ліцензійних платежів за її використання виробниками та власниками літаків.

3.2 Прогнозна оцінка ефективності міжнародної економічної діяльності з урахуванням запропонованих заходів

На даному етапі виробництва ДП «АНТОНОВ» може випускати 2 типи літаків паралельно. При цьому велика увага приділяється побажанням замовника. Іноді вимоги стосуються заміни певних комплектуючих та обладнання, тобто серйозного підходу до виробництва. Наприклад, літак для Міністерства оборони буде відрізнятися своїми технічними та технологічними характеристиками від літака для Міністерства надзвичайних справ.

Якщо порівнювати цей процес з «Boeing» або «Airbus», то вони випускають величезну кількість серійних машин, так звані платформи, в основному, - в базовій комплектації. Вони, як правило, нічого, крім інтер'єру, не змінюють.

До сих пір надважливим стратегічним напрямом діяльності для ДП «АНТОНОВ» залишається проблема імпортозаміщення.

Що стосується конструкторського бюро, то воно виконало всю роботу, яку могло зробити за свій рахунок. В першу чергу, для лінійки 1х8. В неї входять пасажирські Ан-148, Ан-158 і транспортний Ан-178. Для літака Ан-158 вже підготовлено 95% проектної документації, необхідної для заміни обладнання виробництва Росії, вибрано постачальників, підготовлено договору.

З іншого боку, для завершення цієї програми необхідна підтримка держави або великого інвестора. Втілити все за кошти підприємства неможливо. Наприклад, на проект імпортозаміщення по Ан-158 потрібно 44,5 мільйона доларів, це тільки на закупівлю двох комплектів обладнання і на розрахунок науково-конструкторських робіт, що виконуються постачальниками.

Хоча була програма з імпортозаміщення, згідно з якою підприємство протягом 2016-2017 років повинно було отримувати фінансування, порядком 700 мільйонів гривень. Цих грошей вистачило б на імпортозаміщення.

Варто зазначити, що конструкторське бюро намагається уніфікувати обладнання до 90% для трьох машин сімейства Ан-1х8. Таким чином, можна буде прискорити процес імпортозаміщення шляхом оптимізації основної роботи. Після установки нового обладнання будуть випробування, потім сертифікація в Державіаслужбі, треба буде отримати сертифікат на нові типи літаків. Весь цей

процес може зайняти два з половиною роки, але тільки при наявності коштів і замовника, для якого це буде робитися.

За таких умов саме держава має виступити замовником та гарантом якості виготовлених замовлень для ДП «АНТОНОВ». Будучи замовником – підприємство зможе завершити виробництво декількох проектів.

Для потенційних іноземних партнерів той факт, що Україна в змозі забезпечити власні потреби літакам вітчизняного виробництва, створить ефект довірити та приверне інтерес до виробництва.

Таким чином, щоб ДП «АНТОНОВ» в межах наступних 5 років стало конкурентоспроможним, необхідно створити та здійснити програму фінансування імпортозаміщення та технологічного оновлення підприємства за рахунок державних коштів або коштів інвесторів.

Впровадження даних рекомендацій дасть змогу для ДП «АНТОНОВ» вийти на новий економічний рівень розвитку підприємства, дасть можливість відродити свою діяльність повною мірою.

На даному етапі здійснюється спроба внесення законопроекту у Верховній Раді України, який стосується змін бюджетних видатків на другу половину року і можете забезпечити підприємство необхідними коштами.

Також очікується можлива співпраця з інвесторами, які не побояться працювати саме в Україні, цьому заважає нестабільна військово-політична ситуація в країні, адже тільки в стабільні та прогнозовані країни здебільшого заходять фінансові інвестиції.

Важливим поштовхом у розв'язанні даної проблеми стало підписання меморандум про співробітництво. А саме: 8 жовтня 2019 року між Міністерством внутрішніх справ і ДП «АНТОНОВ» був підписаний меморандум про співробітництво, в межах якого МВСУ планує закупити 13 літаків серії Ан-178 для Нацгвардії та Державної служби надзвичайних ситуацій. Орієнтовна вартість контракту 350 000 000 доларів.

Враховуючи внесені рекомендації та можливі напрями розвитку підприємства буде доречно проаналізувати прогнозну оцінку зовнішньоекономічної діяльності ДП «АНТОНОВ».

Розглянемо такий варіант розвитку подій, при якому діючий законопроект буде розглянутий і прийнятий, а отже, підприємство зможе отримати додаткове фінансування, а також започаткування виготовлення 13 літаків згідно з домовленістю між Міністерством внутрішніх справ і ДП «АНТОНОВ».

Даний законопроект і меморандум означають, що досліджуване підприємство отримає фінансову допомогу у розмірі, необхідному для реалізації проекту імпортозаміщення, що в свою чергу дає змогу конструювати та будувати літаки уже за новим конструкторським макетом та новими складовими частинами.

Як наслідок, ДП «АНТОНОВ» проявить свою виробничу потужність у виготовленні літаків, які несуть в собі стратегічне впровадження не тільки в межах території України, а й закордоном. Такий поетапний процес зміцнить позиції ДП «АНТОНОВ» як в на внутрішньому ринку, так і на зовнішньому ринку міжнародної торгівлі.

Таким чином авіаційна галузь в Україні стане конкурентоспроможною по відношенню до міжнародних гравців. Виникне можливість організації спільного виробництва зі світовими гігантами авіаційної галузі на взаємовигідних умовах.

Одним із варіантів такої співпраці є домовленість 2018 року з підрозділом компанії «Boeing» - компанією «Aviall Services Inc.» щодо поставки деталей. Ця компанія займається технічним оснащенням літаків «Boeing» в експлуатації. У них є велика логістична мережа. Знаючи нашу проблему і розуміючи, що нам потрібно для імпортозаміщення, було домовлено співпрацювати в частині авіаційних матеріалів та систем. Адже вони специфічні, і так просто їх не дістати.

Окрім того, великі авіабудівні компанії закупають авіаматеріали на роки вперед, і втиснутися в графік постачальників досить складно. Тому ми попросили «Aviall Services Inc.», щоб вони створили для нас можливість покупки матеріалів, які у нас в дефіциті через припинення співпраці з Росією, в європейських країнах і

США. Аналогічно вчинити і з літальними системам. Натомість ДП «АНТОНОВ» готує на території Києва митний склад для обладнання і матеріалів, а наповнювати його буде «Aviall Services Inc.».

Отже, при своєчасному державному фінансуванні та у відповідних розмірах, авіабудівна галузь України вийде на абсолютно новий рівень. ДП «АНТОНОВ» буде тим підприємством, яке узвозі виготовити сучасні, надійні та над функціональні літаки, які можуть використовуватися країнами всього світу, як для транспортування великих та важких вантажів, так і для службового чи військового призначення тієї чи іншої країни.

Розрахуємо ефективність кожного із заходів. Для початку слід оцінити обсяг необхідних початкових інвестицій (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Початкові витрати в рамках проекту «Лазерний висотомір», грн. на рік

Витрати	Сума, тис. грн.
Купівля технології лазерного посадкового висотоміра	2 000
Маркетингові витрати на пошук клієнтів-виробників (дзвінки, презентація продукції, зустрічі з менеджментом)	500
Маркетингові витрати на популяризацію використання технології серед аеропортів, продавців літаків, власників, авіаперевізників тощо (участь у виставці AERO)	500
Всього	3 000

*Сформовано та розраховано автором на основі аналізу діяльності ДП «АНТОНОВ»

Як показано в таблиці 3.2, на початковому етапі необхідно витратити кошти на покупку технології лазерного посадкового висотоміра. Як було сказано раніше, вартість такого типу прав становить 2 млн грн. Крім витрат на ліцензію, також необхідно здійснити маркетингові витрати для того, щоб знайти клієнтів, які захочуть отримати доступ до купленої технології. Для цього необхідно, щоб їх кінцеві покупці запитували про лазерний посадковий висотомір. Тому пропонуємо витратити 500 тис. грн. на участь у виставці, яка збирає професіоналів ринку. На цьому заході слід розповідати учасникам про продукцію, про її необхідність, про сильні сторони. Після участі у виставці необхідно здійснити дзвінки потенційним клієнтам, яких може зацікавити технологія.

В рамках проекту покупки ліцензії на лазерний висотомір необхідно витратити 120 тис. грн. на рік. Ця сума буде порівну поділена між відділом маркетингу і реклами, і юридичним відділом. Суть роботи відділу маркетингу і реклами полягає в пошуку клієнтів, участі у виставках, підготовці рекламних та інших матеріалів для просування лазерного висотоміра (табл. 3.3).

Робота юридичного відділу полягає у трохи в іншому. Необхідно скласти договір на покупку патенту з урахуванням міжнародного права в цій галузі, а також з урахуванням українського права. Крім цього, важливо скласти типовий договір співпраці між компаніями-виробниками і підприємством. Це значно скоротить можливий рівень ризиків в рамках реалізації проекту.

Таблиця 3.3

Щорічні витрати в рамках проекту «Лазерний висотомір», грн. на рік

Показники	Сума, тис. грн.
Доплата відділу маркетингу і реклами в рамках заходу	60
Доплата юридичному відділу за складання контракту купівлі ліцензії і складання контракту використання технології виробниками	60
Всього	120

*Сформовано та розраховано автором на основі аналізу діяльності ДП «АНТОНОВ»

Як результат, проект «Лазерний висотомір» забезпечить приріст фінансового результату підприємства в розмірі 1050 тис. гривень (табл.3.4), що в цілому є відчутним показником.

Таблиця 3.4

Динаміка фінансового результату в рамках проекту «Лазерний висотомір» в 2020-2024 рр., тис. грн.

Показники	Сума, тис. грн.
Чистий дохід від реалізації проекту	1170
Витрата в рамках проекту	120
Фінансовий результат від реалізації проекту	1050

Джерело: розраховано автором

Наступним важливим кроком оцінки ефективності впровадження даного заходу є визначення чистого дисконтованого потоку. Він становить різницю між сумою приведених до теперішньої вартості всіх грошових потоків доходів та

сумою всіх дисконтованих грошових потоків витрат проекту за весь період його експлуатації, починаючи від дати початку інвестування.

Цей аспект відображено в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

**Визначення чистого дисконтованого потоку в рамках проекту
«Лазерний висотомір» в 2020-2024 рр., тис. грн.**

Рік реалізації	Потік грошових коштів	Коефіцієнт дисконтування, %, $i=10\%$	Дисконтований грошовий потік за період	NPV
Початкові інвестиції	-3000,00	1	-3000,00	-
1	1050,00	0,91	954,55	-
2	1050,00	0,83	867,77	-
3	1050,00	0,75	788,88	-
4	1050,00	0,68	717,16	-
5	1050,00	0,62	651,97	-
Всього	-	-	-	980,33

Джерело : розраховано автором.

Важливим показником є коефіцієнт дисконтування, який розраховується за такою формулою 1:

$$КД = 1: (1 + i)^t, (1)$$

де: КД - коефіцієнт дисконтування

i - ставка дисконтування

t - період дисконтування

Наприклад, для першого періоду значення показника розраховувалося наступним чином:

$$КД = 1: (1 + 0,1)^1 = 0,91$$

Існують різні підходи до визначення індексу дисконтування. Пропонуємо використовувати значення в розмірі 10%, що відображає альтернативний варіант розміщення коштів на банківському депозитному рахунку.

Вважаємо, що це буде адекватно відображати вартість фінансування, зміну вартості грошей у часі, що дозволить отримати оцінку майбутніх грошових потоків на поточний момент часу.

Після розрахунку коефіцієнтів дисконтування необхідно обчислити розмір дисконтованого грошового потоку.

Для цього коефіцієнт дисконтування для відповідного року множиться на чистий грошовий потік за цей період.

Наприклад, для першого періоду значення показника складе:

$$0,91 \times 1050 = 954,55 \text{ тис. грн.}$$

Відповідно, дисконтований грошовий потік дорівнює чистому грошовому потоку, помноженому на коефіцієнт дисконту.

Чиста поточна вартість (NPV) компанії розраховується наступним чином:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^{t-1}} - \sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^{t-1}} \quad (2)$$

де: NPV - чиста приведена вартість, чиста поточна вартість, чистий дисконтований дохід, net present value;

C - вкладений капітал;

B - грошовий потоки в рамках заходу.

Таким чином, чиста поточна вартість склала:

$$\text{Дисконтований грошовий потік} = -3000,00 + 954,55 + 867,77 + 788,88 + 717,16 + 651,97 = 980,33 \text{ тис. грн.}$$

Дані в таблиці 3.5 чітко вказують на високу ефективність проекту. Чиста дисконтована вартість в рамках проекту лазерного висотоміра складе 980,33 тис. грн.

Це означає, що за досліджуваний період буде згенерована додана вартість в рамках такого проекту. Для формування зваженого висновку доцільно розрахувати також показники окупності, прибутковості.

Індекс рентабельності бізнес-проекту розраховується наступним чином:

$$PI = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^{t-1}}}{\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^{t-1}}} \quad (3)$$

Таким чином, індекс рентабельності дорівнює:

$$\text{Індекс прибутковості} = 980,33 / 3000,00 = 0,33$$

Кумулятивний дисконтований грошовий потік протягом наступних 10 років матиме наступний вигляд (рис. 3.3).

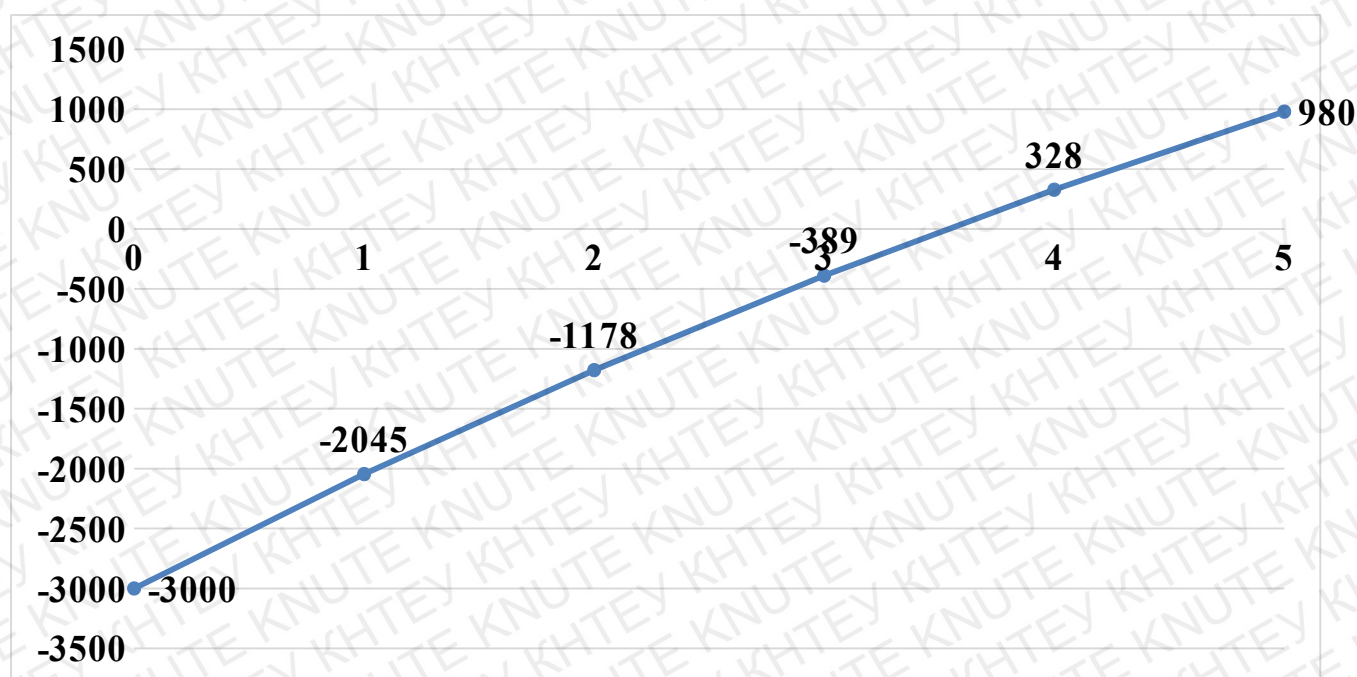


Рис. 3.3 Дисконтований грошовий потік в 2020-2024 рр.

Джерело: розраховано автором

Таким чином, на кожну вкладену гривню в такий інвестиційний проект підприємство отримає назад 1,33 гривні з плином часу. Таким чином, отриманий результат підтверджує висновок про те, що запропонований проект є ефективним, адже підприємство заробить більше коштів, ніж вкладе в нього.

Ще одним важливим показником є поточний період окупності, тобто період, протягом якого вкладені кошти будуть повністю повернені. Показник розраховується за наступним принципом:

$$\text{ТокТС} = n, \text{ при котром } \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} > I_0 \quad (4)$$

ТокТС - термін окупності інвестицій в поточних цінах;

n - число періодів;

CF_t - приплив грошових коштів в період t;

t - коефіцієнт дисконтування;

I₀ - величина вихідних інвестицій в нульовому періоді.

Термін окупності інвестицій з урахуванням ставки дисконтування = $3 + 388,81 / 717,16 = 3 + 0,54 = 3$ роки і 197 днів.

Підсумуємо, що слід звернути увагу на таку технологію як посадковий лазерний висотомір. Це обладнання може підвищити ефективність посадок, знизити кількість аварій. З огляду на те, що така технологія має значний потенціал, запропоновано купити всі права на цю розробку з метою подальшого отримання ліцензійних платежів за її використання виробниками, власниками літаків, іншими потенційними клієнтами. Чистий дисконтований потік пропозиції становить 980,33 тис. грн.

Висновки до розділу третього

Незважаючи на те, що наявність авіабудівних заводів та виробництва робить країну, в якій розташоване виробництво, більш привабливою для інвесторів, надає статус забезпеченої та потужної частини світової спільноти та характеризує країну, які надійного партнера, ця галузь потребує негайних зрушень та змін.

Важливо відмітити, що проблема інновацій, яка стає основним фактором занепаду діяльності тисяч компаній, для цього підприємства відсутня. Є ідеї, нові розробки, які лишень вимагають подальшого фінансування і втілення.

З метою забезпечення конкретності ДП АНТОНОВ дослідженням одним із підвищення якості виробленої продукції та підвищення вимог безпечності та надійності її експлуатації запропоновано використання сучасного лазерного посадкового висотоміра, реалізація запропонованого заходу безпосередньо здійснити через купівлю ексклюзивних прав на його виробництво. Вартість виняткових прав на лазерний посадковий висотомір становить 2 млн. грн.

Для визначення потенційної ефективності заходу проведено опитування експертів для того, щоб оцінити потенційний попит на технологію використання лазерної системи для підвищення безпеки посадки літаків.

Як результат, захід з реалізації прав на «Лазерний висотомір» забезпечить приріст фінансового результату підприємства в розмірі 1050 тис. гривень, що в цілому є відчутним показником.

Наступним важливим кроком оцінки ефективності заходу є визначення чистого дисконтованого потоку. Чистий дисконтований потік пропозиції становить 980,33 тис. грн.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

В умовах глобалізації для кожної країни є необхідним визначення пріоритетного напрямку розвитку в міжнародному середовищі. Звичайно, для України найбільшреальним та ефективним напрямом є машинобудування, розвиток якого забезпечує конкурентоспроможність країни на світовому ринку та визначає її імідж. Серед галузей українського машинобудування, які володіють найбільшим потенціалом до розвитку, є авіабудування.

Авіабудування - процес конструювання і створення повноцінного літального транспорту і його комплектуючих. Нечисленна і дуже дорога продукція в майбутньому використовується як для цивільних, так і для військових цілей.

Безумовним лідером на вітчизняному ринку авіабудівної промисловості є державне підприємство «АНТОНОВ». ДП «АНТОНОВ» (колишній Авіаційний науково-технічний комплекс імені Олега Костянтиновича Антонова або АНТК імені О. К. АНТОНОВА) - український авіабудівний концерн, що об'єднує конструкторське бюро, комплекс лабораторій, експериментальний завод та випробувальний комплекс, для розробки та сертифікації літаків. З 4 квітня 2015 року входить до складу державного концерну «УКРОБОРОНПРОМ».

Однак, на даному етапі свого виробничого та економічного розвитку ДП «АНТОНОВ» не в змозі змагатися з такими світо мити лідерами виробництва як, «TheBoeingCompany», «AirbusGroup», «LockheedMartin», тощо.

ДП «АНТОНОВ» здійснює експорт та імпорт готової продукції та обладнання та надає послуги з перевезення вантажів. На підприємстві у 2014-2018 рр. спостерігається позитивне торговельне сальдо та активне його зростання, тобто експорт перевищує імпорт. Впродовж аналізованого періоду обсяг міжнародних торговельних операцій зростає. Вартість експорту зросла на майже 3504 млн грн, а вартість імпортованої продукції – майже на 691 млн. грн. Частка імпорту в структурі витрат на виробництво у 2018 р. склала 34,7%, що на 14,9

нижче рівня 2014 р. При цьому доходи від реалізації імпоротної продукції зросли на 363,73 млн грн.

Аналіз фінансово-господарського стану підприємства виявив додатні результати діяльності. Чистий дохід від реалізації (товарів, робіт, послуг) у 2014-2018 рр. збільшився на 4599613 тис. грн. (на 142,8%) та станом на 31.12.2018 р. склав 7820240 тис. грн. У структурі витрат підприємства у досліджуваному періоді збільшилася собівартість реалізованої продукції у 2,33 рази. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) збільшилася на 3583920 тис. грн. У результаті відбулося зростання суми валового прибутку на 1015693 тис. грн (на 194%). Витрати підприємства збільшилися на 867798 тис. грн. (в 2,6 рази), у тому числі: адміністративні витрати – на 123513 тис. грн. (на 130%), витрати на збут – на 113212 тис. грн (на 58%), інші операційні витрати – на 631073 тис. грн. (на 296%). Впродовж 2014-2018 рр. ДП «АНТОНОВ» було прибутковим. Чистий фінансовий результат підприємства у вигляді прибутку збільшився на 1054326 тис. грн (більше ніж в 25 раз). Станом на 31.12.2018 р. ДП «АНТОНОВ» отримало прибуток у сумі 1093649 тис. грн., що у понад 27 раз більше, ніж у попередньому році.

Узагальнені результати аналізу фінансового стану підприємства в цілому вказують на задовільні результати фінансово-господарської діяльності ДП «АНТОНОВ».

Провівши аналіз внутрішнього та зовнішнього середовищ впливу, можна чітко стверджувати, що державне підприємство «АНТОНОВ» слабо реагує на зміни світового трейдингу, не впроваджує політики модернізації та не претендує на роль міжнародного гравця. Кількісна вартість імпорту майже вдвічі перевищує кількісну вартість експорту.

Дослідженням встановлено що рівень конкурентоспроможності досліджуваного підприємства ДП «Антонов» є надзвичайно низьким. Протягом більшої частини періоду дослідження конкурентоспроможність ДП «Антонов» була вкрай низькою, проте у 2018-му році значення показника суттєво підвищилось, що вказує на здатність шукати резерви для відновлення стабільного

ринкового положення. Низька рентабельність пов'язана із складними процесами в українській економіці.

З метою забезпечення конкретності ДП АНТОНОВ дослідженням одним із підвищення якості виробленої продукції та підвищення вимог безпечності та надійності її експлуатації запропоновано використання сучасного лазерного посадкового висотоміра, реалізація запропонованого заходу безпосередньо здійснити через купівлю ексклюзивних прав на його виробництво. Вартість виняткових прав на лазерний посадковий висотомір становить 2 млн. грн.

Для визначення потенційної ефективності заходу проведено опитування експертів для того, щоб оцінити потенційний попит на технологію використання лазерної системи для підвищення безпеки посадки літаків.

Як результат, захід з реалізації прав на «Лазерний висотомір» забезпечить приріст фінансового результату підприємства в розмірі 1050 тис. гривень, що в цілому є відчутним показником.

Наступним важливим кроком оцінки ефективності заходу є визначення чистого дисконтованого потоку. Чистий дисконтований потік пропозиції становить 980,33 тис. грн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андреева О. О Зарубіжний досвід правового регулювання літакобудівної промисловості / О. О.Андреева // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. – № 6. – С. 21–24.
2. Ареф'єва О. В. Українське авіабудування: напрями трансформації / О. В. Ареф'єва, І. М. Капаруліна // Інноваційна економіка. – 2013. – № 3. – С. 3–8 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/inek_2013_3_2.pdf.
3. Геєць І. О. Оцінка та стратегічні напрями розвитку авіабудування України / І. О. Геєць, Ю. С. Слюсаренко // Стратегія розвитку України. – 2013. – № 1. – С. 47–52.
4. Горбачова О.М. Аналіз ефективності діяльності підприємств авіабудівної галузі України на сучасному / О.М. Горбачова, В.М Ковтуненко//Глобальні та національні проблеми економіки – 2015. – Вип. 4 – С. 427–430.
5. Прейгер Д. “Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України” Економіка України, 2009, N 6, С. 4-21.
6. Дмитренко Е.Д. “Основні напрями розвитку авіаційної промисловості України”, Проблеми підвищення ефективності інфраструктури, 2010, № 25, С. 1–6.
7. Чорноротов О. Загальна характеристика авіабудівної галузі України. URL: <http://www.credit-rating.ua/ua/analytics/analytical-articles/12828/>.
8. Конкурентоспроможність авіаційної галузі України на світовому ринку URL – Режим доступу до ресурсу:http://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/22532/1/2017-11_1-10.pdf.
9. Ковінько О. М., Без'язична С. Л., Козачун К. І. Стан вітчизняного ринку авіабудування та перспективні рішення про міжнародну співпрацю.

Інтернаука. Серія : Економічні науки. 2018. № 6. С. 33–38. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnjie_2018_6_7.

10. Калиновський А.О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А.О. Калиновський, Н.І.Горбаль, Н.Л. Калиновська // Бізнес-інформ. – 2016. – С. 88-94.

11. Тарасенко, І. О. Фінанси підприємств : підручник / І. О. Тарасенко, Н. М. Любенко. – Київ : КНУТД, 2015. – 360 с.

12. Як розрахувати середньорічну вартість активів URL – Режим доступу до ресурсу:<http://tips-ua.com/103189-yak-rozrahuvatiserednorichnu-vartist-aktiviv-litochislennya-seredno-richnijj-vartosti-aktiviv.html>

13. Янголь Г.В. Методичні підходи до вимірювання результативності діяльності підприємства / Г.В. Янголь // Стратегія економічного розвитку України – 2013 – №32. – С. 225–231.

14. Миронюк Т.І., Цьома В.І. Сучасні проблеми та методи оцінки конкурентоспроможності. Економіка харчової промисловості. 2014, № 1(21), с. 35–37.

15. Гарачук, Ю.О. Підвищення ефективності діяльності підприємства за рахунок управління конкурентоспроможністю. Актуальні проблеми економіки. 2008, № 2, с. 60-66.

16. Ярославський А. О. Економічна ефективність діяльності підприємства: теоретичний аспект/ А. О. Ярославський // Науковий вісник Ужгородського національного університету – 2018 – № 20 – С. 174-177.

17. Лейш Н. В. Конкурентоспроможність авіаційної промисловості України на світовому ринку URL – Режим доступу до ресурсуhttp://www.rusnauka.com/32_PWMN_2009/Economics/55250.doc.htm.

18. Скібіцька Л. Аспекти виходу авіабудівних підприємств на зовнішній ринок в умовах кризи / Л. Скібіцька // Економіка розвитку. - 2014. - № 3. - С. 54-58.

19. Бронова Ю.Г. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення / Ю. Г. Бронова // Юрист України. - 2014. - № 1. - С. 67-74.

20. Економічна стаття «Конкурентоспроможність авіаційної галузі України на світовому ринку» URL – Режим доступу : <http://ela.kpi.ua>
21. Мінпромполітики: 2009 рік став переломним для відновлення авіабудування в Україні URL - Урядовий портал. — Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=%243126207&cat_id=35884.
22. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань» URL – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T030755.html
23. Закон України «Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року» URL – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua>
24. Мультимедійна платформа іномовлення України URL – Режим доступу : <https://www.ukrinform.ua>
25. Щодо розвитку вітчизняного літакобудування та створення умов для міжнародної кооперації URL – Режим доступу : <http://www.ukrmilitary.com/2016/07/aircraft.html>.
26. Пригара О.Ю., Ярош-Дмитренко Л.О. «Привабливість міжнародних ринків для українських виробників машинобудівної галузі»//Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Економіка. – 2012 – Вип. 132. – С. 52-56.
27. Приходько Ю. Стратегии конкурентного развития ведущих производителей на мировом рынке гражданского авиастроения / Ю. Приходько // Экономические стратегии. – 2010. – №5. – С. 68-71.
28. Форсайт развития авиационной науки и технологий до 2030 года и дальнейшую перспективу. МН. : ФГУП «ЦАГИ», 2012. 280 с.
29. Сухоруков А. І. Активізація економічного розвитку авіаційної галузі України / А. І. Сухоруков, О. О. Олейніков // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – № 5. – С. 133-140.

30. Толкачев С. А. Мировой рынок гражданского авиастроения: конец дуополии / С. А. Толкачев, И. Б. Деревянко // Капитал страны. – 02.09.2011 URL – Режим доступа : <http://www.kapital-rus.ru/articles/article/190443>.
31. Авіаційний парк за регіонами та типами літаків URL - Режим доступу: <https://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Documents/MCC-2018-ATL/Day1/1100-1130-mro-forecast-market-trend-icf.pdf>
32. Офіційний сайт ДП «АНТОНОВ» URL – Режим доступу : <https://www.antonov.com>.
33. Офіційний сайт «Airbus Group» URL – Режим доступу : <https://www.airbus.com/>
34. Офіційний сайт «The Boeing Company» URL – Режим доступу : <http://www.boeing.com/>
35. Сайт Ukrainian Military Pages URL – Режим доступу : <https://www.ukrmilitary.com/>
36. Сайт державної служби статистики України URL – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
37. Сайт інформаційного агенства уніан URL – Режим доступу : <https://www.unian.net/economics/transport>.
38. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України URL – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/pro-nas/mizhнародna-diyalnist/uchast-u-mizhнародnih-organizatsiyah>.
39. Laser Landing Altimeter for Precision Aircraft Landing Aid URL - Режим доступу: <https://patents.google.com/patent/US20140236400A1/en>
40. Офіційний сайт «Lockheed Martin» URL – Режим доступу : <https://www.lockheedmartin.com/en-us/index.html>

ДОДАТКИ

Додаток А

Динаміка показників фінансових результатів діяльності ДП «АНТОНОВ» за 2014-2018 рр., тис. грн

Стаття	2014	2015	2016	2017	2018	Абсолютне відхилення					Темпи зростання, %				
						2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2018/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2018/ 2014
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3220627	3644954	3637575	6052436	7820240	424327	-7379	2414861	1767804	4599613	113,2	99,8	166,4	129,2	242,8
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2697754	2867650	2813557	5301501	6281674	169896	-54093	2487944	980173	3583920	106,3	98,1	188,4	118,5	232,8
Валовий: прибуток	522873	777304	824018	750935	1538566	254431	46714	-73083	787631	1015693	148,7	106,0	91,1	204,9	294,3
Адміністративні витрати	94773	145898	174739	178706	218286	51125	28841	3967	39580	123513	153,9	119,8	102,3	122,1	230,3
Витрати на збут	192894	120255	86516	231944	306106	-72639	-33739	145428	74162	113212	62,3	71,9	268,1	132,0	158,7
Інші операційні витрати	212903	893812	620337	1375524	843976	680909	-273475	755187	-531548	631073	419,8	69,4	221,7	61,4	396,4
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	206853	129110	233439	-	1240252	-77743	104329	-	-	1033399	62,4	180,8			599,6
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	-	-	-	568223	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фінансові витрати	-	-	-	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Інші витрати	645	30091	23834	13087	10205	29446	-6257	-10747	-2882	9560	4665,3	79,2	54,9	78,0	1582,2
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	173061	137175	267586	307207	1364102	-35886	130411	39621	1056895	1191041	79,3	195,1	114,8	444,0	788,2
Витрати (дохід) з податку на прибуток	50168	94430	89505	23017	270453	44262	-4925	-66488	247436	220285	188,2	94,8	25,7	1175,0	539,1

Чистий фінансовий результат: прибуток	39323	42745	178081	330224	1093649	3422	135336	152143	763425	1054326	108,7	416,6	185,4	331,2	2781,2
--	--------------	--------------	---------------	---------------	----------------	-------------	---------------	---------------	---------------	----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

Динаміка активів ДП «АНТОНОВ» за 2014-2018 рр., тис. грн

Актив	На 31.12.2014	На 31.12.2015	На 31.12.2016	На 31.12.2017	На 31.12.2018	Абсолютне відхилення		Темпи зростання, %	
						2018/2017	2018/2014	2018/2017	2018/2014
I. Необоротні активи									
Нематеріальні активи	904319	838378	832746	5556967	5583784	26817	4679465	100,5	617,5
первісна вартість	99406	948389	948413	5687039	5708067	21028	5608661	100,4	5742,2
накопичена амортизація	89987	110011	115667	120072	124283	4211	34296	103,5	138,1
Незавершені капітальні інвестиції	62006	96067	105322	157241	223405	66164	161399	142,1	360,3
Основні засоби	1466162	1312930	1260583	1199190	1195624	-3566	-270538	99,7	81,5
первісна вартість	4632801	4591466	4717853	4810820	4959749	148929	326948	103,1	107,1
знос	3166639	3278536	3457270	3611630	3764125	152495	597486	104,2	118,9
Усього за розділом I	1486316	2315929	2249835	7299623	7385119	85496	5898803	101,2	496,9
II. Оборотні активи									
Запаси	2064681	2134515	3195177	3175560	3795423	619863	1730742	119,5	183,8
Виробничі запаси	722345	791744	329580	1517814	1738683	220869	1016338	114,6	240,7
Незавершене виробництво	1333748	1331012	1746501	1642641	1941839	299198	608091	118,2	145,6
Готова продукція	4203	6549	13745	9708	6651	-3057	2448	68,5	158,2
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	59089	39785	74046	35448	101640	66192	42551	286,7	172,0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	289665	437206	621633	630940	913039	282099	623374	144,7	315,2
з бюджетом	166898	291104	138301	117227	155637	38410	-11261	132,8	93,3
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	204968	266453	392910	682440	1509858	827418	1304890	221,2	736,6
Інша поточна дебіторська заборгованість	172683	158675	218283	203873	35691	-168182	-136992	17,5	20,7
Гроші та їх еквіваленти	460978	696437	352494	1067629	565647	-501982	104669	53,0	122,7
Рахунки в банках	459786	694671	352065	1057439	562588	-494851	102802	53,2	122,4
Витрати майбутніх періодів	789	893	57069	191393	331892	140499	331103	173,4	42064,9
Усього за розділом II	3581315	4164488	5157614	6281415	7524179	1242764	3942864	119,8	210,1
Баланс	6067631	6490417	7407449	13581038	14909298	1328260	8841667	109,8	245,7

Динаміка пасивів ДП «АНТОНОВ» за 2014-2018 рр., тис. грн

Пасив	На	На	На	На	На	Абсолютне відхилення		Темпи зростання, %	
	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	2018/2017	2018/2014	2018/2017	2018/2014
I. Власний капітал									
Зареєстрований (пайовий) капітал	1996497	2060941	2060941	2060941	2060941	0	64444	100,0	103,2
Капітал у дооцінках	1156749	964339	968224	973939	978132	4193	-178617	100,4	84,6
Додатковий капітал	587642	507477	573861	5468310	6144493	676183	5556851	112,4	1045,6
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	31197	32306	32659	31514	31514	0	317	100,0	101,0
Усього за розділом I	3845313	3639392	3719216	8641351	9398282	756931	5552969	108,8	244,4
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення									
Довгострокові забезпечення	33287	35824	35824	750756	675253	-75503	641966	89,9	2028,6
Цільове фінансування	186580	187258	187164	455744	543325	87581	356745	119,2	291,2
Інші довгострокові зобов'язання	279220	279020	915530	191303	191303	0	-87917	100,0	68,5
Усього за розділом II	499087	502102	1138518	1397803	1409881	12078	910794	100,9	282,5
III. Поточні зобов'язання і забезпечення									
Короткострокові кредити банків	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	2083	2283	71603	-	-	-	-	-	-
товари, роботи, послуги	53053	38573	129439	186970	288685	101715	235632	154,4	544,1
розрахунками з бюджетом	5162	9255	28294	101076	61229	-39847	56067	60,6	1186,1
розрахунками зі страхування	13970	22058	10939	11968	15526	3558	1556	129,7	111,1
розрахунками з оплати праці	37285	46025	51028	50552	82232	31680	44947	162,7	220,5
за одержаними авансами	684674	892910	1362583	1794924	1419783	-375141	735109	79,1	207,4
із внутрішніх розрахунків	56255	50181	73620	5048	519556	514508	463301	10292,3	923,6
Поточні забезпечення	88872	118129	415251	591463	990050	398587	901178	167,4	1114,0
Доходи майбутніх періодів	40435	59359	638888	578888	480220	-98668	439785	83,0	1187,6
Інші поточні зобов'язання	741872	1100150	38080	220995	243854	22859	-498018	110,3	32,9
Усього за розділом III	1723231	2338923	2549715	3541884	4101135	559251	2377904	115,8	238,0
Баланс	6067631	6480417	7407449	13581038	14909298	1328260	8841667	109,8	245,7

Результати аналізу фінансового стану ДП «АНТОНОВ» за 2014-2018 рр.

Показники фінансового стану підприємства	Оптимальне значення / напрям оптимізації	Значення для підприємства
Аналіз фінансових результатів діяльності		+
Аналіз фінансового стану підприємства		+
Динаміка активів		+
Динаміка пасивів		+
Аналіз ліквідності підприємства		+
коефіцієнт загальної ліквідності (покриття)	>1	+
коефіцієнт швидкої ліквідності	0,6-0,8	-
коефіцієнт абсолютної ліквідності	>0,2	-
Чистий оборотний капітал, тис. грн	>0	+
Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства		-
коефіцієнт платоспроможності (автономії, фінансової стійкості)	>0,5	-
коефіцієнт фінансування	<1	-
коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	>0,1	-
коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0	-
Аналіз ділової активності		+
коефіцієнт оборотності активів	збільшення	-
коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	збільшення	-
коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	збільшення	-
Строк погашення дебіторської заборгованості, днів	зменшення	+
Строк погашення кредиторської заборгованості, днів	зменшення	-
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	збільшення	+
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	збільшення	+
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	збільшення	-
Аналіз рентабельності		+
коефіцієнт рентабельності активів	збільшення	+
коефіцієнт рентабельності власного капіталу	збільшення	+
коефіцієнт рентабельності діяльності	збільшення	+
коефіцієнт рентабельності продукції	збільшення	+
Аналіз майнового стану підприємства		+
коефіцієнт зносу основних засобів	зменшення	+
коефіцієнт оновлення основних засобів	збільшення	+
Коефіцієнт придатності основних засобів	> 0	-
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у вартості майна підприємства	> 0,3	-

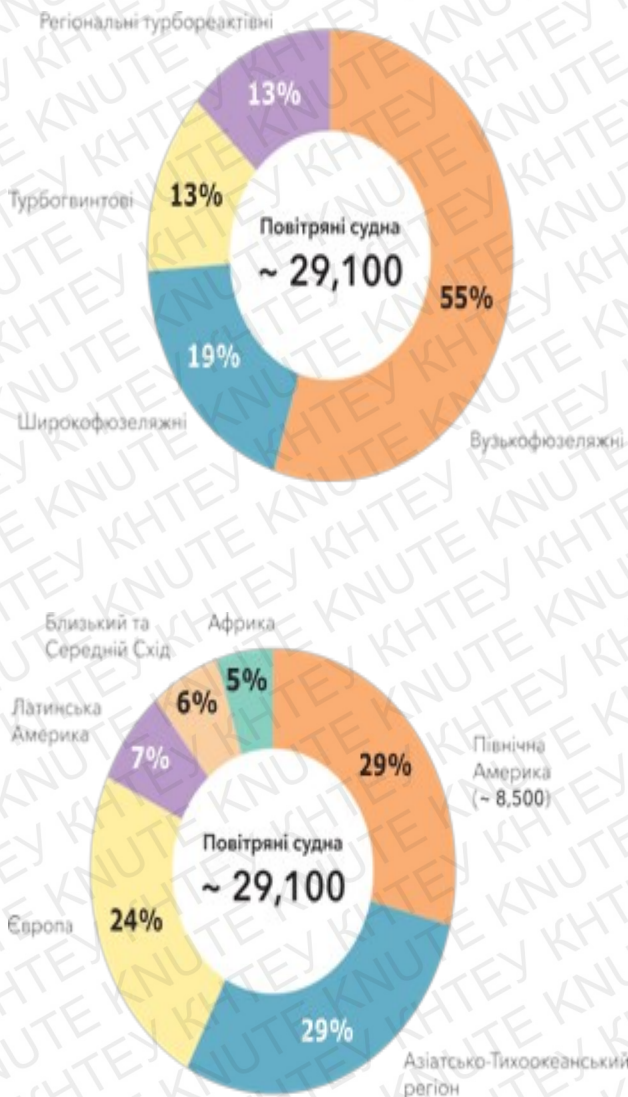


Рис. 1.3. Авіаційний парк за регіонами та типами літаків

Джерело: сформовано автором на основі джерела [31]

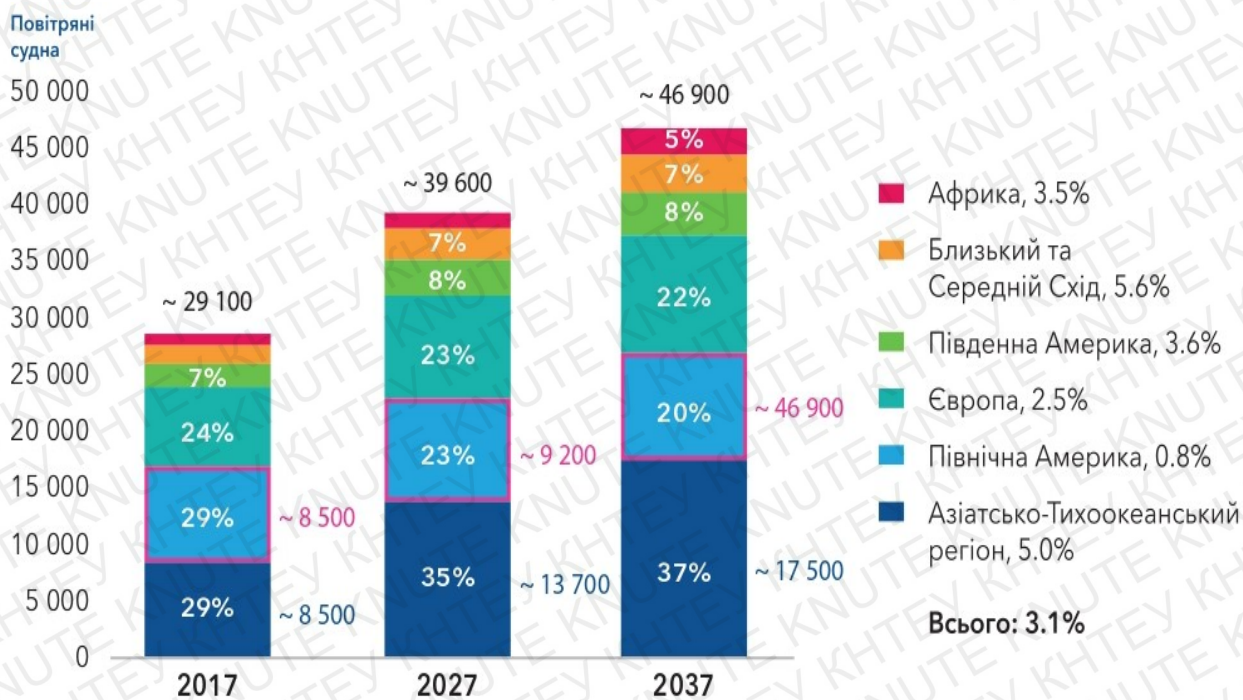


Рис. 1.4. Кількість літаків за регіонами світу у 2018 році та у наступних роках (прогноз)

Джерело: сформовано автором на основі джерела [31]

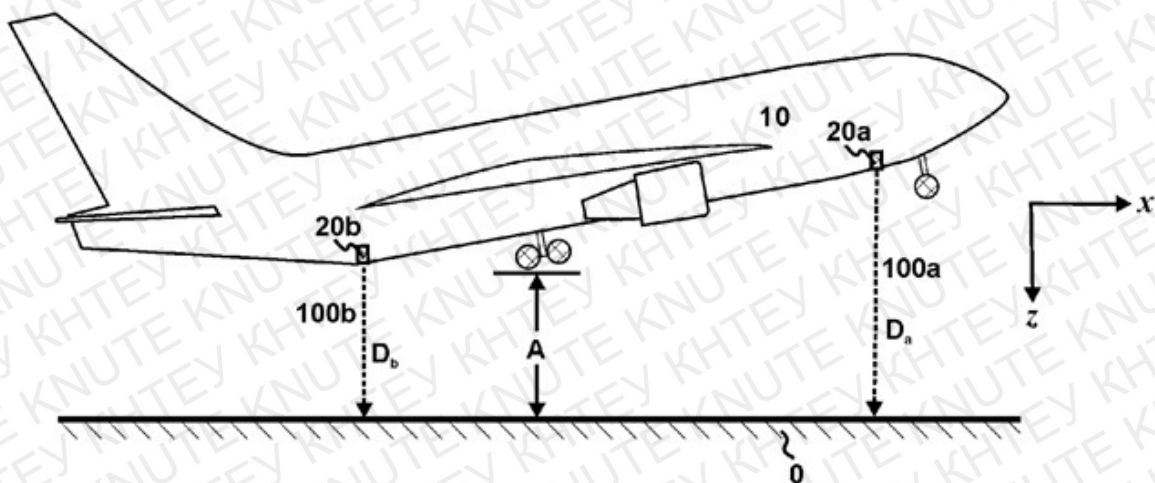


Рис. 3.1 Механізм дії приладу

*На основі джерела [39]

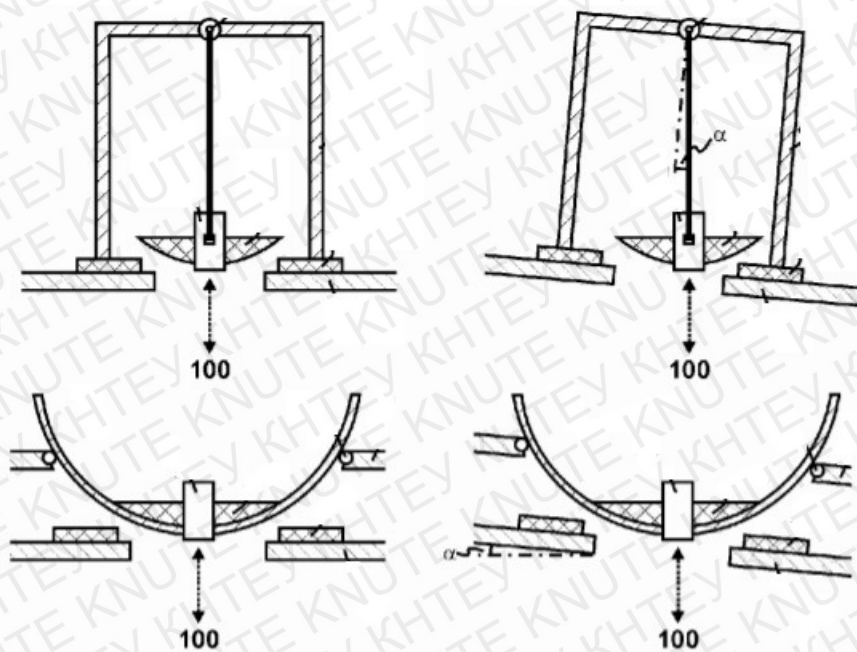


Рис. 3.2 Вид приладу у різних положеннях.

*На основі джерела [39]