

«Наукова економічна організація «Перспектива»

МАТЕРІАЛИ
МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

«ТЕОРЕТИЧНИЙ І ПРАКТИЧНИЙ
АСПЕКТ РОЗВИТКУ
СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ»

19 – 20 жовтня 2012 року

м. Дніпропетровськ

НАПРЯМ 1. ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ

Теоретичний і практичний аспект розвитку сучасної економіки.
Матеріали міжнародної науково-практичної конференції
(м. Дніпропетровськ, 19-20 жовтня 2012 р.) м. Дніпропетровськ, Наукова
економічна організація «Перспектива», 2012, 120 с.
ОСОБЛИВОСТІ ОСУЩЕСТВЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ
КОМПАНІЯМИ
БРИГАДИНГ А.
ВЛИЯНИЕ РИСКОВ НА СТРАХОВОЙ РЫНОК УКРАИНЫ
ПРИТКА Я. В.
ПРОБЛЕМЫ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ

У збірнику представлені матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Теоретичний і практичний аспект розвитку сучасної економіки». Розглядаються загальні питання економіки, питання фінансової та грошово-кредитної системи, обліку, аналізу та аудиту, економіки організації підприємства та інше.

Призначений для науковців, практиків, викладачів, аспірантів і студентів економічних спеціальностей, а також для широкого кола читачів.

БК 65.05
УДК 338.24
Т-35

Організатори конференції не завжди поділяють думку учасників.
У збірнику максимально точно відображається орфографія і пунктуація, запропонована учасниками.

НАПРЯМ 1. ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ

РЕПЕХ С. Ю.
ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ПОРЯДКУ ЗАКРИТОГО ДОСТУПУ ... 6

НАПРЯМ 2. ФІНАНСИ ТА СТРАХУВАННЯ

БЕДЬЧУК Т. О.
ОСОБЛИВОСТІ ОСУЩЕСТВЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СТРАХОВИМИ
КОМПАНІЯМИ
БРИГАДИНГ А.
ВЛИЯНИЕ РИСКОВ НА СТРАХОВОЙ РЫНОК УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА
ПРИТКА Я. В.
ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ НЕДЕРЖАВНОГО ПЕНСІЙНОГО
СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ
ТКАЧЕНКО О. А.
РИНОК ЄВРООБЛІГАЦІЙ: СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ
ТУРЧЕНКО Т. В., ЗАКУТНЯ А. О.
ОСОБЛИВОСТІ ПРУДЕНЦІЙНОГО НАГЛЯДУ ЗА НЕБАНКІВСЬКИМИ ФІНАНСОВИМИ
УСТАНОВАМИ КРИЗЬ ПРИЗМУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРАКТИКИ ТА ПОЗИТИВНОГО
ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ ... 16

НАПРЯМ 3. БАНКІВСЬКА СПРАВА

ДОЦЕНКО О. С.
СПОСОБИ РАНЖИРОВАНИЯ БАНКОВ УКРАИНЫ
ЧВАНКИНА Я. А.
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ РЕСУРСАМИ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА ... 21

НАПРЯМ 4. МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА

ТАРАСОВА І. І., БЛАЖКО О. В.
ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВОЇ МІГРАЦІЇ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ
ВИРІШЕННЯ
КУШИЛУН О. О.
ПРИКЛАДИ УСПІШНОГО ВПРОВАДЖЕННЯ ВІЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗОН
МАКСИМЧУК Л. М.
СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО РИНКУ СПОРТИВНИХ ТРЕНАЖЕРІВ
РУДА О. Ю.
ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ
СТРОГАЛЬ Д. В.
ДЕТЕРМІНАНТИ ПОНЯТТЯ СУЧАСНИХ ОФШОРНИХ ЦЕНТРІВ
ТАРАСОВА І. І., СЕМЕНОВА О. М.
ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ІНДІЙСЬКОГО РИНКУ ПРЯНОЦІВ
ТЕРЕЩЕНКО Я. М.
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕТОДІВ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ
ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ КОРПОРАЦІЙ ... 40

НАПРЯМ 5. МЕНЕДЖМЕНТ ІННОВАЦІЙНОЇ ТА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ОРЛОВ В. В.
ОЦІНКА РІВНЯ АКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ В УПРАВЛІННІ ЖИТТЄВИМ ЦИКЛОМ ТОВАРІВ
ПІДПРИЄМСТВ ... 43

СНИГИРЕВА А. А.	ПЕТРЕНКО М. П.
СУЩІСЬОСТЬ ІННОВАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТА ЯК ПРОЦЕСА УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЯМИ (НОВІШЕСТВАМИ, НОВОВВЕДЕННЯМИ) ПРИ ЇХ СОЗДАНИИ, ОСВОЕНИИ І РАСПРОСТРАНЕНИИ	РИНОК ПРАЦІ ТА ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЗАЙНЯТОСТІ МОЛОДІ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ ХЕРСОНЩИНИ
44	84

НАПРЯМ 6. ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА	46
СЛІСТРАТОВА Ю. О., ЗІНЧУК Т. О.	
РІВНЯКОМІВНОЇ БЕЗПЕКИ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ І С. К. 146	46
ЖОВНОВАЧ Р. І.	
ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ТЕХНІКИ	48

НАПРЯМ 7. ЕКОНОМІКА, ОРГАНІЗАЦІЯ І УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ, ГАЛУЗЯМИ ТА КОМПЛЕКСАМИ	51
ВЕРБЕНКО К. М., ОЛІЙНИК Л. Г.	
УПРАВЛІННЯ РЕСУРСНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ	51
ГУНЧЕНКО М. В., ГОРОДНИЦЬКА І. О.	
ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ	54
ЗАХАРОВ В. А.	
ФАКТОРИ ТА ПОКАЗНИКИ ЯКІ ВПЛИВАЮТЬ НА ЯКІСТЬ ОПЕРАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА	55
ІВАНЕЧКО Н. Р.	
РИНОК ТОРГОВЕЛЬНО-РОЗВАЖАЛЬНИХ ПОСЛУГ: ХАРАКТЕРНІ РИСИ	58
КОБЛИК А. А., БОГДАНОВ С. Н.	
РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ В СТРАНАХ НАФТА	60
КОБЛИК А. А., СУЧКОВ А. В.	
ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ	62
КУЛИК А. Б.	
ОДНОФАКТОРНІ МОДЕЛІ В ВИРОБНИЧІЙ СФЕРІ ЕКОНОМІКИ	65
МАЛАХОВСЬКИЙ Ю. В.	
ПРО ЗАКОНОМІРНІСТІ ЗМІНИ РІВНЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ	66
НИКУЛИШИН Р. О., ЗАСАДКО В. В., ФЕЩУР Р. В.	
СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ISO 9001 ЯК МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ	69
ОРЛЕНКО Е. В.	
ОСНОВНІ ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В КРУТЯНІЙ ПРОМИСЛОВОСТІ	72
SOKOLOVSKAYA A. V.	
ECONOMICAL PERSPECTIVES OF UNMANNED AERIAL VEHICLES IMPLEMENTATION IN DIFFERENT SPHERES OF CIVIL AVIATION	74
СТРОКАЧЕНКО О. І.	
АНАЛІЗ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНОГО БАЛАНСУ УКРАЇНИ ТА НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ЇЇГО ФОРМУВАННЯ	76
ТАРАСОВА І. І., ШУРГОЦЬКА І. А.	
ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ	78

НАПРЯМ 8. ЕКОНОМІКА ПРАЦІ ТА УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ	81
КОМАРОВА Н. В., СЕМЕНОВ В. Ф.	
СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ТЕОРІЇ І ПРАКТИКИ МОТИВАЦІЇ	81

ПЕТРЕНКО М. П.	
РИНОК ПРАЦІ ТА ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЗАЙНЯТОСТІ МОЛОДІ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ ХЕРСОНЩИНИ	84
ПОЛОУС О. В.	
ВПЛИВ ЯКОСТІ ТРУДОВОГО ЖИТТЯ НА РОЗВИТОК ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ОРГАНІЗАЦІЇ	86

НАПРЯМ 9. БУХГАЛТЕРСЬКИЙ, УПРАВЛІНСЬКИЙ ОБЛІК ТА АУДИТ	89
ГАЙДАЙ О. А., ЧАЙКА Т. О.	
УПРАВЛІНСЬКИЙ АСПЕКТ ОБЛІКУ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ	89
КАЕШКО Т. В.	
СЕКМЕНТАЦІЯ УЧЕТА, РЕТРОСПЕКТИВНИЙ І УПРАВЛІНЧЕСЬКИЙ АНАЛІЗ БЕЗНАЛІЧНИХ РАХУНКІВ С ПОСТАВЩИКАМИ І ПОКУПАТЕЛЯМИ	90
КІНДРАТ О. М.	
ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПОДАТКОВОГО ОБЛІКУ ДІЯЛЬНОСТІ, ПОВ'ЯЗАНОЇ ІЗ РОЗПОВСЮДЖЕННЯМ РЕКЛАМНОЇ ПРОДУКЦІЇ	93
КОВАЛЬ О. В.	
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ В УКРАЇНІ	95
ЛЕГЕДЗА Ю. П.	
ВИТРАТИ НА РЕМОНТ ТА ПОЛІПШЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ: ВИНИКНЕННЯ ПОДАТКОВИХ РІЗНИЦЬ	97
НАБИТ О. З.	
МЕХАНІЗМ АДМІНІСТРУВАННЯ ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ	99
ПРОНЬ Н. О.	
РОЛЬ СУБ'ЄКТІВ МЕТОДОЛОГІЧНОГО ВПЛИВУ В РЕГУЛЮВАННІ ДОКУМЕНТУВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ПЕРВИННОГО СПОСТЕРЕЖЕННЯ	100
СКОРОБОГАТОВА В. В.	
ВІДОБРАЖЕННЯ СКЛАДОВИХ ЗМІШАНИХ АКТИВІВ У ВНУТРІШНІЙ ЗВІТНОСТІ	103

НАПРЯМ 10. ФІНАНСИ ТА ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА	106
АРДІМАСОВА І. С., ШИРИНЯН С. В.	
ДИНАМІКА ОБЛІКОВОЇ СТАВКИ В УКРАЇНІ	106
БЕЗКРОВНИЙ О. В.	
МІСЦЕ І РОЛЬ ПОДАТКОВОГО ПЛАНУВАННЯ В ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМНИЦЬКИХ СТРУКТУР	107
ЗЛАГОДНЮК Ю. М., СУХАНОВА А. В.	
ФІНАНСОВИЙ КОНТРОЛЬ У СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ	110
КАШТАНОВА І. О.	
СУЧАСНІ АСПЕКТИ РЕФОРМУВАННЯ ПЕНСІЙНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ	112
КОЗЬОРИНСЬКА Г. Я.	
ПОДАТКОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЯК ОСНОВА ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ	114

ефективно реагувати на зміни ринкового середовища, а також ідеальний інструмент для аналізу роботи підприємства, котрий дозволяє бачити вузькі місця і своєчасно впроваджувати запобіжні та коригувальні заходи. Крім того, впровадження стандарту ISO 9001 – додаткова гарантія якості послуг, яка дозволяє підприємству розраховувати на високу лояльність своїх відвідувачів, зберегти покупців й обсяги реалізації та, як наслідок, підвищити конкурентоспроможність підприємства, зокрема у сфері товарного забезпечення (робота з дистрибуторами) та фінансування (робота з банківськими установами).

Література:

1. Указ Президента України №113/2001 від 23 лютого 2001 р. «Про заходи щодо підвищення якості вітчизняної продукції».
2. ДСТУ ISO 9001:2009. Національний стандарт України. Система управління якістю. Вимоги та надані можливості: наказ Держстандарту України від 22.06.2009 № 225 з 2009-09-01.
3. ISO 9001:2000. Quality management systems - requirements.
4. ДСТУ 9001:2000. Система управління якістю. Основні принципи і словник.
5. ISO 9001 for Small Business. What to do. - 2010, P. 165.
6. Система управління якістю ISO 9001 – очевидна перевага для агричного підприємства. Еженедельник "Аптека". - №31 (702). - 10.08.2009.

Орленко Е. В.
доцент кафедри фінансів
Міжнародного університету бізнесу і права
м. Херсон, Україна

ОСНОВНІ ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В КРУП'ЯНІЙ ПРОМИСЛОВОСТІ

Становлення логістики в Україні, порівняно з іншими країнами Європи та світу, знаходиться в зародковому стані. Незважаючи на відсутність комплексного підходу до вирішення проблем обслуговування матеріального потоку внутрішнього, експортно-імпортного та транзитного призначення, в останні роки цей вид послуг набув значного розвитку на національному рівні, з'явилися перші вітчизняні логістичні оператори, сформовані логістичні системи з усіма притаманними їм ознаками.

Круп'яна промисловість грає провідну роль в забезпеченні населення, а також інших галузей харчової індустрії такими соціально-значущими продуктами, як борошно і крупи. Найважливішими чинниками, які впливають на територіальне розміщення підприємств з виробництва даної продукції, є споживачі і сировинні ресурси [3 с.95].

Проблематиці функціонування ринку логістичних послуг присвятили свої роботи такі відомі західні економісти, як Д. Бауерсокс, М. Крістофер, Д. Уотерс, А. Харрісон та багатьох інших. Логістика, як сфера наукових інтересів, відображена у дослідженнях вітчизняних та російських вчених-економістів: Є. Крикавського, Р. Ларіної, В. Лукінського, Л. Міротіна, М. Окландера, В. Сергєєва, А. Тяпукіна, Н. Чухрай та інших.

Логістика носить обслуговуючий характер діяльності, а види послуг, які можна прилічити до цієї сфери, не обмежуються традиційними транспортуванням та складуванням [1с.267]. На сьогодні їх перелік значно розширений і поділяється на три групи:

- послуги щодо створення каналів постачання товарів та розподілу, а також їх обробки (комплекс складських робіт, обробка вантажу та його доставка та ін.);
- послуги по перевезенню вантажів різними видами транспорту;
- послуги з митного очищення вантажу, консультаційні послуги, формування інформаційних баз тощо.

Логістика представляє собою науку про оптимальне управління матеріальними інформаційними та фінансовими потоками в економічних системах, яка на даному етапі розвитку економіки займає досить чільне місце. Свідченням цього є розуміння виробниками продукції важливості координації всіх функцій та бізнес процесів, і насамперед, щодо забезпечення транспортування, зберігання продукції і сировини для успішного виробництва та продажу.

Логістична система являє собою складову систему із зворотним зв'язком, що виконує ці чи інші логістичні функції та операції за яких інформаційний потік відповідає матеріальному потоку. Розглядається як сукупність циркулюючих у логістичних системах, зокрема між ними та у відносинах із зовнішнім середовищем [2с.143].

Сутність найбільш широкого трактування аграрної логістики полягає в поєднанні наукового та практичного управління потоковими процесами в аграрній економіці зокрема управління рухом і зберіганням сировини, матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції в господарському обігу від первинного джерела сировини до кінцевого споживача сільськогосподарської продукції. Поряд з цим аграрна логістика у сучасних умовах глобалізації процесів постачання, виробництва та збуту сільськогосподарської продукції є критичним чинником успіху в агробізнесі й тому представляє важливе джерело конкурентної переваги на ринку [4с.18].

Логістика в круп'яній промисловості ставить за мету об'єднання стадії закупівлі, виробництва і збуту в єдиний процес, тобто за допомогою логістики управління рухом потоків матеріалів здійснюється як управління єдиною, інтегрованою системою, яка втягує джерела сировини, ряд стадій обробки продукції та збуту готової продукції. Таким чином, логістика забезпечує формування процесу товароруку, його ефективне функціонування шляхом встановлення необхідних господарських зв'язків між окремими стадіями і учасниками логістичного процесу, а також рухом матеріальних, інформаційних та фінансових потоків.

На відміну від промислового підприємства де виділяються основні два аспекти логістичної діяльності, перший торкається проблем експлуатації складів і транспортних засобів, вибору і використання навантажувально-розвантажувального обладнання, способів упаковки, функціонування інформаційно-керуючих систем, а другий охоплює організацію управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками, тоді як аграрна логістика передбачає аспект впровадження раціональних форм матеріального забезпечення аграрних підприємств, виробництва та доведення сільськогосподарської продукції до ринків збуту забезпечуючи при цьому оптимізацію логістичних витрат за максимальною корисною ефекту сільськогосподарської діяльності, ресурсозбереження та екологічної безпеки в потокових процесах [5с.3].

Крупи є традиційним українським продуктом, який відрізняється стабільним широким споживанням, завдяки своїй високій поживності. В Україні найбільш поширені такі круп'яні культури, як гречка і просо. До них також належать сорго і чумиза. Умовно круп'яними є ячмінь, овес, пшениця, кукурудза, горох і чечевиця. Найбільше продовольче значення мають гречка, просо і чечевиця. За офіційними даними, щорічне виробництво круп складає приблизно 300-400 тис. т. Основні підприємства з виробництва круп зосереджені в зонах вирощування круп'яних культур, що дозволяє їм мати стабільну сировинну базу і економити на виробничо-логістичних витратах. Потужності з виробництва круп знаходяться на рівні понад 50,5 тис. т.

Географія поставок традиційно представлена в основному країнами пострадянського простору – Росія, Білорусь, Грузія, Молдова, Австрія, Вірменія. Значні партії гречки експортуються до Німеччини. Треба зазначити, що основні партії кукурудзяного борошна поставляються до Росії і Білорусі. Серед виробників круп провідними експортерами є: ТОВ «Альтера», ТОВ «Біосен», ЧП «Дарвін», ТОВ «Святоград», АПФ «Ранок», ТОВ «Ексімпродукт», ВАТ «Хмельницький КХП».

Вітчизняний ринок круп найменше залежить від імпортної обсягу якого незначні. В основному поставляються круп швидкого приготування. Найбільшим постачальником є компанія Nestle.

Слід також зазначити, що існує й міжнародний аспект використання аграрної логістики як функції господарського управління. В сучасних умовах розвитку світового господарства час формування відкритої економіки, яка передбачає розширення економічних зв'язків між країнами й міжнародної економічної кооперації, що сприяє розширенню транснаціональних і транскордонних потоків транзиту товарів на взаємовигідних умовах торговельного бізнесу [6 с.11].

Одним з напрямів вирішення даних проблем є розробка комплексної програми розвитку логістичної сфери, спрямованої на підвищення ефективності функціонування круп'яної промисловості, організацію раціональної системи логістичного обслуговування потреб регіону в перевезеннях, формування конкурентного середовища на регіональному ринку транспортно-складських послуг тощо.

В той же час для сучасного етапу розвитку українського ринку логістичних послуг характерним є такі позитивні зрушення:

- розширення контурів інформатизації, що проявляється в готовності логістичних компаній оперативного надавати клієнтам необхідну інформацію;
- укладення контрактів на 3-5 років, що дозволяє реалізовувати довгострокові плани розвитку та тривалого співробітництва;
- тенденції глобалізації та інтеграції надають можливість міжрегіонального доступу до ринків збуту;
- інтеграційні процеси у галузі сприяють формуванню логістичних союзів і об'єднань;
- реалізація діяльності на основі логістичних компетенцій компаній, що значно підвищує якість послуг;
- зростання цінності послуг логістичних компаній для клієнтів через зниження витрат разом з розширенням можливостей і географії роботи.

Література:

1. Макконнелл, Брю С.Л. Економікс: принципи, проблеми и политика. В 2-х т.: Пер. с англ. /Макконнелл, Брю С.Л. – Таллинн, 1993. – т. 2. – 400 с.
2. Федоренко В.Г. Инвестознавство /Федоренко В.Г. – К.: МАУП, 2004. – 480 с.
3. Мазаракі А.А. та ін. Світовий ринок товарів та послуг: регіональна структура /Мазаракі А.А. – К.: Видавн. центр КДТЕУ, 1998. – 168 с.
4. Підсумки роботи транспорту України за2010 рік. Експрес-випуск [Електронний ресурс] //Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
5. Для фінансування розвитку транспортної галузі до 2020 року необхідно залучити понад 100 млрд. дол. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>
6. Обзор рынка логистики Украины [Електронний ресурс] //Режим доступу: <http://www.transport.com.ua/>

Sokolovskaya A. B.
National Aviation University
Kyiv, Ukraine

ECONOMICAL PERSPECTIVES OF UNMANNED AERIAL VEHICLES IMPLEMENTATION IN DIFFERENT SPHERES OF CIVIL AVIATION

During the last ten years the situation of the demand growth for air transportation operations and services was observed. It is necessary to take into account that one of the main requirements of the modern transportation system of Ukraine is the development and

improvement of the existing network of the civil aviation services performance. Thus one of the major strategies of the updated transportation policy is the implementation of new transport means which provides more effective and efficient way of air transportation operations and services. One of these transport means is unmanned aerial vehicle that can satisfy a lot of needs of the national economy.

Unmanned aerial vehicle is a modern aircraft which can be operated without pilot activity and automatically. Unmanned aerial vehicles are a very important component of an unmanned aerial system which contains the unmanned aircraft, a network of control links, ground control station and related support equipment [1, 2, 3, 6]. The unmanned aerial systems are significant factor of the updating and increasing the efficiency of the national economy of Ukraine.

As we know the system of national economy coincide the different aspects of the transportation, financial, social and cultural systems of Ukraine. Thus, it is very important to determine the spheres of application the unmanned aerial vehicles according to the national economy requirements. The most considerable areas of national economy which are suitable for unmanned aerial vehicles implementation are the followings:

- monitoring the oil and gas industry;
- accounting and monitoring of land;
- determination of the size, location and other characteristics of the land;
- accounting and monitoring of roads, road infrastructure;
- aerial photography and mapping of agricultural land;
- monitoring and surveillance of crops;
- the development of forest infrastructure;
- designing of fire and forest protection activities;
- optimization of development plans of cutting areas;
- aerial photography and monitoring of natural systems, industrial facilities;
- military services;
- prospecting [3, c.45].

The variety of spheres of application provides the huge opportunity for the effectiveness of unmanned aerial vehicles for the development and improvement of national economical system of Ukraine. Thus, it is necessary to observe the economical effectiveness of usage the unmanned aerial vehicles in the Ukrainian transportation system.

Speaking about the economical aspects to characterize effectiveness of the unmanned aerial vehicle, it is necessary to take into account such indicators as:

- permanent cost of transport mean;
- level of tear of transport vehicle;
- average year cost of the transport vehicle;
- depreciation;
- factors of receiving a profit from exploitation of transport mean;
- price for exploitation during definite period of time;
- time to prepare for flight [2, c.58].

It is necessary to explore the nature of unmanned aerial vehicle economical effectiveness through the way of comparison the representatives of such transport means designed in Ukraine and Russia. The example of Ukrainian unmanned aviation fleet can be M-10 "Sky patrol" and the Russian one – "Irkut 10". It is obvious to compare their economical parameters for determination the effectiveness of Ukrainian unmanned aerial vehicles and make the decision of the suitability of their widespread application in the national economy.

Table 1.

Name of economical indicator	M-10 "Sky patrol"	"Irkut 10"
Permanent cost of transport mean	2500-4500\$	3500-7000\$
Level of tear of transport vehicle per year	500\$	800\$
Average year cost of the transport vehicle	1500\$	2500\$

МАТЕРІАЛИ
МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
СТІЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

«ТЕОРЕТИЧНИЙ І ПРАКТИЧНИЙ АСПЕКТ
РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ»

м. Дніпропетровськ
19-20 жовтня 2012 року

Ум. – друк. арк. – 8,69 Обл. – вид. арк. – 6,6
Замовлення #401. Папір офсетний.
Віддруковано з готових діапозитивів.
Наклад – 100 прим.

Надруковано у малому видавничому центрі
Наукової економічної організації «Перспектива»
а/с 5738, 49107, м. Дніпропетровськ www.perspektiva.dp.ua