УДК 338.486

БІЗНЕС-АНАЛІТИКА КЛЮЧОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

©2018 ШАРКО М. В., ГУСАРІНА Н. В.

УДК 338.486

Шарко М. В., Гусаріна Н. В. Бізнес-аналітика ключових тенденцій розвитку суднобудівних підприємств в Україні

Представлено результати аналітичного обґрунтування стратегій економічного розвитку підприємств суднобудівної галузі на підставі аналізу впливу зовнішнього середовища з політичних, економічних, технологічних і соціальних аспектів. Окрім визначення значимих факторів ключових ринкових тенденцій, вказано спрямованість їх впливу, рангів і пріоритетів загроз і напрямків розцвітку. Запропоновано методологію уявлення очікуваних наслідків впливу зовнішнього середовища (шляхом ранжування зважених оцінок факторів макросередовища) та ступінь їх впливу (у вигляді відповідних індексів вербальних оцінок ймовірності їх реалізації). Це вказує на ступінь готовності підприємств суднобудівної галузі до реагування на зміни зовнішнього середовища та забезпечує результативність прийняття управлінських рішень.

Ключові слова: *вплив зовнішнього середовища, аналітичне обґрунтування, стратегії, суднобудівна галузь, ключові ринкові тенденції, бізнес-аналітика, PEST-аналіз, економічний розвиток.*

Табл.: *5.* ***Бібл.:*** *9.*

Шарко Маргарита Василівна *– доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонський національний технічний університет (Бериславське шосе, 24, Херсон, 73008, Україна)*

E-mail: *mvsharko@gmail.com*

Гусаріна Наталія Вікторівна *– кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонський національний технічний університет (Бериславське шосе, 24, Херсон, 73008, Україна)*

E-mail: *gusarina@ukr.net*

УДК 338.486

Шарко М. В., Гусарина Н. В. Бизнес-аналитика ключевых тенденций развития судостроительных предприятий в Украине

Представлены результаты аналитического обоснования стратегий экономического развития предприятий судостроительной отрасли на основании анализа влияния внешней среды по политическим, экономическим, технологическим и социальным аспектам. Кроме определения значимых факторов ключевых рыночных тенденций, указаны направленность их влияния, ранги и приоритеты угроз и направлений развития. Предложена методология расчета ожидаемых последствий воздействия внешней среды (посредством ранжирования взвешенных оценок факторов макросреды) и степени их влияния (в виде соответствующих индексов вербальных оценок вероятностей их реализации). Это определяет степень готовности предприятий судостроительной отрасли к реагированию на изменения внешней среды и обеспечивает результативность принятия управленческих решений.

Ключевые слова: *влияние внешней среды, аналитическое обоснование, стратегии, судостроительная отрасль, ключевые рыночные тенденции, бизнес-аналитика, PEST-анализ, экономическое развитие.*

Табл.: *5.* ***Библ.:*** *9.*

Шарко Маргарита Васильевна *– доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой экономики, предпринимательства и экономической безопасности, Херсонский национальный технический университет (Бериславское шоссе, 24, Херсон, 73008, Украина)*

E-mail: *mvsharko@gmail.com*

Гусарина Наталья Викторовна *– кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, предпринимательства и экономической безопасности, Херсонский национальный технический университет (Бериславское шоссе, 24, Херсон, 73008, Украина)*

E-mail: *gusarina@ukr.net*

UDC 338.486

Sharko M. V., Gusarina N. V. The Business Analytics of the Key Tendencies of Development of the Shipbuilding Enterprises in Ukraine

The article presents results of an analytical substantiation of strategies of economic development of the shipbuilding industry enterprises on the basis of an analysis of influence of the external environment on the political, economic, technological, and social aspects. In addition to identifying the significant factors of the key market tendencies, the focus of their influence, ranks and priorities of threats together with directions of development are indicated. The methodology of calculating the expected effects of influence of the external environment (through ranking of weighted estimates of the macro-environment factors) and the degree of their influence (in the form of corresponding indices of verbal estimates of their realization) is proposed. This determines the degree of preparedness of the shipbuilding industry to respond to changes in the external environment and ensures the effectiveness of managerial decision making.

Keywords: *influence of external environment, analytical substantiation, strategies, shipbuilding industry, key market tendencies, business analytics, PEST-analysis, economic development.*

Tbl.: *5.* ***Bibl.:*** *9.*

Sharko Marharyta V. *– D. Sc. (Economics), Professor, Head of the Department of Economics and Business, Kherson National Technical University (24 Beryslavske Chss., Kherson, 73008, Ukraine)*

E-mail: *mvsharko@gmail.com*

Gusarina Nataliya V. *– PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kherson National Technical University (24 Beryslavske Chss., Kherson, 73008, Ukraine)*

E-mail: *gusarina@ukr.net*

У сучасних умовах господарювання проблеми вивчення інноваційної діяльності суднобудування залишаються маловивченими. Спонукальним мотивом розвитку інновацій у суднобудуванні є ринкова конкуренція. Суднобудівні підприємства, які першими освоїли ефективні виробничі інновації, мають можливість знижувати витрати виробництво і, відповідно, вартість реалізованої продукції. Установлено, що динамічні зміні ринкових умов господарювання вимагають від підприємств здійснення безперервних дій для утримання та збереження діючих позицій. Однак ці заходи мають бути заздалегідь заплановані, щоб передбачити можливі кон'юнктурні зміні, а не бути вимушеними різко пристосуватися до змін.

Аналіз публікацій за означеною проблемою показує, що економічному розвитку суднобудування

присвячені праці відомих вітчизняних дослідників [1–8]. Втім, дискусії вчених та практиків щодо вибору пріоритетів економічного розвитку і важелів державного регулювання тривають, а, отже, проблему не можна вважати остаточно вирішеною. Забезпечення економічного зростання суднобудівних підприємств України потребує активізації інноваційної діяльності та трансформації цілей управління. Виникає необхідність розробки інструментарію бізнес-аналітики інноваційного забезпечення економічного розвитку підприємств, який дозволяє забезпечити своєчасну й адекватну реакцію на зміни ринкового середовища.

Метою роботи є аналіз ключових тенденцій розвитку суднобудівних підприємств в Україні з політичних, економічних, технологічних і соціальних аспектів, що дозволяє сучасно реагувати на зміни зовнішнього середовища.

Для аналізу ключових ринкових тенденцій економічного розвитку підприємств суднобудівної галузі в умовах динамічних змін зовнішнього середовища був виконаний PEST-аналіз бізнес-аналітики, який дозволяє глибше зрозуміти механізми розподілу державою основних економічних ресурсів і забезпечити своєчасну й адекватну реакцію на зміни зовнішнього середовища. Основними напрямками й очікуваними результатами такого аналізу є виділення основних факторів за ступенем їх значущості та вагового вкладу до загальної оцінки реакції на прогнозовані фактори макрооточення.

Стратегічне управління економічним розвитком суднобудівних підприємств в умовах динамічних змін зовнішнього середовища представляється як інтерактивне рішення задач багатоцільової оптимізації. Для цього необхідно класифікувати фактори макрооточення, які мають високу ймовірність реалізації та впливу на функціонування підприємств галузі.

PEST-аналіз представляє собою маркетинговий інструмент стратегічного довгострокового планування для виявлення політичних (*Political*), економічних (*Economic*), соціальних (*Social*) і технологічних (*Technological*) аспектів зовнішнього середовища, які впливають на бізнес. Ці основні напрямки розвитку входять до абревіатури назви даного економічного інструменту.

Мета PEST-аналізу підприємств суднобудівної галузі полягає у виявленні та оцінці стратегічного впливу факторів макросередовища на результати поточної та майбутньої діяльності підприємств суднобудування та судноремонту.

Основною складовою PEST-аналізу підприємств суднобудівної галузі є державна політика. Саме державна політика здатна вплинути на зміну ситуації, що склалася [9]. Політико-правове оточення сфери суднобудування є регулюючим мотивом, що визначає сферу виробництва. Політичні фактори вивчають можливості та загрози для бізнесу. Динаміка політичної влади визначає стратегічний вплив зовнішнього середовища на функціонування підприємств суднобудівної галузі й основні тенденції, що впливають на діяльність виробництва (*табл. 1*).

Український уряд тривалий час не здійснює істотних реальних кроків на підтримку галузі, яка характеризується великими фінансовими вкладеннями і тривалими термінами оборотності коштів. На цьому фоні примітна увага до суднобудування Кореї, Китаю, Японії, які є лідерами світового суднобудування, а також розвинених країн Європи, Туреччини, Нідерландів та ін. Як видно з табл. 1, політика держави по відношенню до суднобудівної судноремонтної галузі має бути скерована на повернення преференцій вітчизняним суднобудівним підприємствам.

Існуюча стабілізаційна політика держави призвела до того, що значна частина суднобудівних і судноремонтних підприємств знаходиться у приватних руках. Допомога держави носить епізодичний нерегулярний характер. Існують бюджетно-кредитні обмеження. На сучасному етапі розвитку економіки державне регулювання інноваційного забезпечення економічного розвитку підприємств в умовах динамічних змін зовнішнього середовища так і не набуло системних ознак, тому виникаючі проблеми й організаційно-економічні заходи вирішуються в рамках реалізації парадигми локально орієнтованої інноваційної політики розвитку.

Динамічні зміни політичної влади також негативно впливають на розвиток суднобудівництва та судноремонту в Україні. Урядова нестабільність проявляється в постійних змінах законодавства, відсутності пільг з імпорту інвестицій, недосконалості митної політики, неоднозначності та обмеженості взаємовідносин у зв'язку із нестабільністю ситуації в межах країни та воєнними конфліктами.

Політика державного протекціонізму, яка використовується багатьма країнами – лідерами суднобудування, в Україні має бути спрямована на створення нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку галузі та зниження сумарного податкового навантаження.

PEST-аналіз проводиться на якісному або кількісному рівні:

- розробляється перелік факторів макрооточення, які мають високу ймовірність реалізації та впливу;
- оцінюється значимість кожної події шляхом присвоєння йому певної ваги;
- надається оцінка ступеню впливу кожного фактора на стратегію підприємства;
- визначається зважені оцінки шляхом примноження ваги фактора на суму його впливу і підраховується сумарна зважена оцінка, яка вказує на ступінь готовності підприємства реагувати на прогнозування фактора макрооточення.

Таблиця 1

Вплив політичних аспектів зовнішнього середовища на економічний розвиток суднобудівних підприємств

Аспект, що вивчається	Фактори зовнішнього оточення	Відносна важливість впливу кожного фактора			Вплив на стратегію розвитку
		Відносна значимість факторів	За типами	Рангове значення	
Політика	Привабливість галузі	N	+	5	Розширення міжнародної торгівлі
	Зовнішній торговельний оборот	V	–	1	Скорочення і витрати експорту суднобудівництва та судноремонту
	Забезпечення роботою суміжних галузей: машинобудування, металургія, електротехнічна промисловість та ін.	V	+	4	Підвищення кількості робочих місць
	Формування промислового та військового флоту	V	+	2	Повернення преференцій вітчизняним суднобудівним підприємствам
	Важелі державного регулювання	S	–	2	Низька увага держави до проблем галузі
	Динаміка політичної влади	V	–	2	Зміни в законодавстві, урядова нестабільність
	Інвестиційна діяльність	N	–	2	Відсутність пільг з імпорту інвестицій
	Незбалансованість економіки	N	–	1	Зростання темпів інфляції, цін на енергоносії, сировину, матеріали, транспортні витрати
	Норми оподаткування	N	–	1	Високе сумарне податкове навантаження
	Процент мита	V	–	1	Недосконала митна політика для підприємств галузі
	Коливання валютного курсу	V	–	1	Обмеження потоків інвестицій
	Політика державного протекціонізму	I	±	3	Створення нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку галузі
	Взаємовідносини з іншими країнами і міжнародними компаніями	S	±	3	Неоднозначність і обмеженість взаємовідносин у зв'язку із нестабільністю ситуації в країні та збройним конфліктом
	Стабілізаційна політика	S	±	1	Бюджетні та грошово-кредитні обмеження на функціонування суднобудівних і судноремонтних підприємств

Ступінь впливу кожного фактора оцінювалась присвоєнням йому відповідних індексів, які відображають часовий інтервал цього впливу. Індекс *N* (*negative*) у наведеній класифікації факторів належить до факторів впливу як найбільш критичний і загрожує бізнесу суднобудівництва, його доцільності й організації в існуючих реаліях. Індекс *V* (*very important*) належить до факторів, які вважаються найбільш вагомими при існуванні налагодженого виробництва і негативних коливаннях зовнішнього оточення та які обов'язково слід враховувати як реальні загрози нормальному функціонуванню виробництва. Велика ступінь ймовірності їх реалізації має враховуватися і проявлятися в змінах економічної та зовнішньої політики, в операційній структурі зовнішніх взаємодій, правилах і установках, які не зачіпають основних цілей і місії виробництва. Індекс *I* (*important*) привласнюється групі факторів впливу зовнішнього середовища, які призводять до змін у структурі виробництва, необхідних для компенсації негативного впливу зовнішнього середовища. Індекс *S* (*significant*) привласнюється групі факторів, які хоча і впливають на діяльність виробництва, але не вимагають особливих змін в організаційній структурі.

У табл. 1, окрім надання найбільш значимих політичних факторів, які визначають ключові ринко-

ві тенденції розвитку суднобудівної галузі, вказана спрямованість їх впливу, позначена знаками «+» або «–» у стовпці «за темпами».

Кожен фактор, відмічений знаком «+» у наведеній таблиці, був ранжований за п'ятибальною шкалою, у якій ранг встановлюється виходячи з діапазону від 1 до 5, де найнижчим вважається ранг «1», а найвищим – «5».

Така градація значимості факторів, представлених знаком «+», використовується для того, щоб показати, у скільки раз фактор з більшою оцінкою переважності домінує над факторами з меншою оцінкою відносно загального для них критерію або властивості, яким є економічний розвиток суднобудівних підприємств на основі інноваційного забезпечення прийомів і засобів покращення умов функціонування галузі. Якщо пряме порівняння чисел, яке відображає вплив вказаних факторів, не є проблематичним, то для того, щоб якісно визначити більш тонку різницю у ступені впливу факторів, відмічених знаками «±», необхідно оцінити відносну перевагу результатів їх дії. Якщо в результаті дії фактора превалює позитивний аспект розвитку, то йому присвоюється ранг 3, якщо негативний – 2.

При ранжуванні ступеня впливу факторів, відмічених знаком «–» пропонується змінити пріоритетність переваг шкали відносин, тобто найнижчим вважається ранг «5», а найбільш низьким – ранг «1». Тільки така зміна пріоритетів дозволить оцінити негативний вплив розглянутих факторів на результативність прийняття управлінських рішень з ефективного розвитку підприємств суднобудівної галузі. Цей прийом необхідний для подальших оцінок сумарного впливу факторів на стратегію економічного розвитку галузі.

У *табл. 2* відображено ступінь впливу економічних факторів зовнішнього оточення на стратегію розвитку підприємств суднобудівної галузі. Ступінь впливу технічних аспектів зовнішнього середовища на розвиток підприємств суднобудівної галузі з використанням PEST-аналізу наведено в *табл. 3*. PEST-аналіз впливу соціальних аспектів зовнішнього середовища на економічний розвиток підприємств суднобудівної галузі надано в *табл. 4*.

Пряме порівняння результатів, наданих у табл. 1 – табл. 4, не передбачає ускладнень, але при більш уважному їх розгляді виявляється ряд неточностей, а дуже часто і протиріч оцінок ступеня впливу зовнішнього середовища на результати діяльності суднобудівних підприємств, які оцінюються в різних рангових шкалах.

Іноді буває необхідно розширити вербальні оцінки, щоб оцінити ступінь близькості факторів та очікуваних наслідків від їх впливу для таких неоднозначних оцінок. Така тонка різниця оцінюється термінами «трохи більше», «помірно більше», «істотно більше», «набагато більше». Це зроблено для того, щоб отримати гарантії того, що малі помилки в оцінках діяльності факторів не викликали б великих похибок у шкалі відносин.

На практиці подібні ситуації зустрічаються досить часто, де правильний результат неможливо отримати на основі лінійних логічних висновків.

Критичний вплив загроз і труднощів розвитку суднобудівної галузі наведено в *табл. 5*.

Загальне визначення пріоритетів розвитку виробництва D полягає в нормалізації середньогеометричних значень, яка визначається як корінь h-го ступеня від виробництва елементів d_i:

$$D = \sqrt[n]{d_1, d_2, ..., d_i}.$$

На основі виконаного PEST-аналізу пропонується обрати стратегію фокусування та концентрації на обраному сегменті ринку. Використання цієї концентрації не вимагає значних фінансових втрат і не потребує великих організаційних перетворень. Можливість її орієнтації на певний ринковий сегмент дозволяє освоїти його для досягнення прибутку.

Маркетинговою особливістю цієї стратегії є прагнення до задоволення потреб замовників з високою якістю і відносно низькими ціновими витратами. Стратегія фокусування пов'язана з наявністю певних ризиків у її застосуванні:

- можливість у багатьох підприємств галузі, що обслуговують ринок загалом, знайти ефективні засоби конкуренції в тому ж сегменті, на який націлено підприємство;
- більша залежність підприємства від прихильностей та змін потреб споживачів;
- пересегментація ринку, коли підприємство може втратити свій сегмент за рахунок появи нових конкурентів;
- запровадження інновацій, що дає змогу задовольняти потреби ринку іншим способом.

Стратегія фокусування найбільш підходить для великих підприємств суднобудівної галузі, таких як «Херсонський суднобудівний завод», «Чорноморський суднобудівний завод» (м. Миколаїв), Державне підприємство «Паллада» (м. Херсон), які мають у своєму розпорядженні досить потужні основні фонди, устаткування і кадри вищої кваліфікації. При виборі сегмента ринку необхідно, щоби обраний сегмент мав гарні перспективи зростання прибутку навичок і ресурсів для успішної реалізації обраної стратегії. Вибір такої стратегії обумовлений і тим, що зазначені підприємства володіють конкурентними перевагами в технологіях, новій техніці, досвіді роботи з подібними замовленнями. Це дає можливість обслуговувати обраний сегмент ринку ефективніше, ніж конкуренти, які працюють на загальному ринку.

Проведений аналіз стану і динаміки економічної, організаційно-управлінської та господарської діяльності суднобудівних підприємств дозволив виявити неоднорідність їх розвитку й окремі проблеми,

Таблиця 2

Вплив економічних аспектів зовнішнього середовища на розвиток підприємств суднобудівної галузі

Аспект, що вивчається	Фактори зовнішнього оточення	Відносна важливість впливу кожного фактора			Вплив на стратегію розвитку
		Відносна значимість факторів	За типами	Рангове значення	
Економіка	Інфраструктура галузі	V	–	2	Частково руйнування наукової, освітньої, соціальної, виробничої сфери
	Потужна база з великими основними фондами суднобудування	S	–	3	Проблеми з обмеженим числом замовлень – невикористана потужність
	Ринкові механізми економічного розвитку	I	–	2	Диспропорція між наявністю можливості підприємств і їх реальним втіленням на практиці
	Конкурентні переваги	I	+	4	Високий науковий потенціал суднобудівного комплексу, наявність власної сировинної бази, кваліфікаційних кадрів
	Придбання нових якостей і особливостей	I	+	4	Випуск багатоцільових і унікальність суден, які не мають аналогів
	Висока якість продукції	V	+	4	Модернізація виробництва, придбання новітніх технологій і сучасного устаткування
	Пріоритети замовників	N	+	5	Висока якість робіт, чітке дотримання термінів, адекватна ціна
	Сталість і стабільність функціонування	S	–	2	Хаотичність і залежність від замовлень
	Цінове заохочення замовників	I	±	3	Низькі ціни проектів при забезпеченні високої якості
	Використання інтелектуального капіталу	I	+	3	Підвищення кваліфікації працівників
	Часткове перепрофілювання виробництва	V	–	2	Стратегія виживання, створення низки малих підприємств
	Обмеженість власних і залучених коштів	V	–	2	Низький рівень рентабельності та інвестиційної привабливості
	Організація виробництва	N	–	1	Руйнування міжгалузевих і між виробничих зв'язків
	Інноваційна інфраструктура			3	Накопичення, обробка і використання корпоративних ресурсів
	Коливання зовнішнього середовища	V	–	3	Створення додаткових, страхових, запасів ресурсів і стабілізаційних фондів
	Позиціонування серед конкурентів	N	±	2	Адаптація до динамічних змін зовнішнього середовища
	Зростання конкуренції	N	–	1	Різкі коливання попиту на випуск продукції

вирішення яких потребує деяких аналітичних розрахунків. Щоб отримати узагальнений результат, слід обробити всі атрибути з використанням відносних вимірювань.

ВИСНОВКИ

Поглиблений аналіз впливу зовнішнього середовища на функціонування підприємств суднобудівної галуз з політичних економічних, технологічних і соціальних аспектів може служити основою аналітичного обґрунтування вибору стратегії розвитку, в якому, окрім визначення найбільш значимих факторів ключових ринкових тенденцій, вказано спрямованість їх впливу. Це надає можливість оцінки домінування факторів відносно загального критерію економічного розвитку.

Для уявлення очікуваних наслідків впливу зовнішнього середовища запропоновано ранжування

Таблиця 3

Вплив технічних аспектів зовнішнього середовища на розвиток підприємств суднобудівної галузі

Аспект, що вивчається	Фактори зовнішнього оточення	Відносна важливість впливу кожного фактора			Вплив на стратегію розвитку
		Відносна значущість факторів	За типами	Рангове значення	
Технологічні інновації	Інноваційні мережі обміну технологіями, знаннями	V	+	4	Розвиток інформації технологічних процесів
	Використання виробничого потенціалу	V	–	2	Слабка завантаженість виробничих потужностей
	Відповідність світовим стандартам	I	±	2	Високі ціни на імпортне обладнання
	Освоєння нових ринків	I	+	3	Випуск малотонажних річкових суден з високою рентабельністю будівництва й експлуатації
	Нові патенти і винаходи	I	+	2	Розвиток науково-технічної творчості в інтересах бізнесу
	Комп'ютерні технології	S	+	3	Розподіл ресурсів на базі корпоративного менеджменту
	Раціональне використання капіталізації	I	±	2	Примусова концентрація виробничих фондів, трудових і фінансових ресурсів
	Технологічний аудит інновацій	I	+	3	Прогнозування комерційного потенціалу нових розробок
	Інноваційне вдосконалення технологічних елементів	V	+	2	Скорочення трудовитрат. Придбання нових якостей
	Інноваційні перетворення і трансформації	I	+	2	Урахування особливостей впровадження інноваційних продуктів та послуг
	Використання нових технологій	I	+	3	Монтаж судового комплектуючого обладнання, процеси складання корпусів суден
	Розширення асортименту продукції суднобудування	V	+	4	Композитні плавучі доки, що працюють в різних кліматичних умовах, стапелів до побудови набережних, оснащених крановим обладнанням

примножених зважених оцінок факторів макросередовища на ступінь їх впливу у вигляді відповідних індексів вербальних оцінок імовірностей їх реалізації, яке вказує на ступінь готовності підприємства реагувати на прогнозовані зміни зовнішнього середовища. Це забезпечує результативність прийняття управлінських рішень з ефективного розвитку суднобудівних підприємств і дозволяє правильно обрати стратегію розвитку підприємства. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Антонюк К. Судостроение Украины: как остаться на плаву. URL: https://censor.net.ua/resonance/237/sudostroenie_ukrainy_kak_ostatsya_na_plavu_katerina_antonyuk_blog_tsenzornet

2. Державна служба статистики України : офіційний сайт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua

3. Дослідження стану та перспектив розвитку суднобудування в Україні. URL: http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit/doslidzhennya-stanu-ta-perspektyv-rozvytku-sudnobuduvannya-v-ukraini/ (дата звернення: 24.04.2017).

4. Шулимова М. А. Финансовые инновации в управлении корпоративным капиталом в судостроении. *Финансы и кредит*. 2013. № 48. С. 56–61.

5. Парсяк В. Н. От экономики судостроения к экономике моря – целесообразный вектор регионального развития. *Судостроение и морская инфраструктура*. 2014. № 1. С. 136–147.

6. Лисицкий В. Судостроение Украины – от упадка к возрождению. URL: http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozrozhdeniyu-484682.html

Таблиця 4

Вплив соціальних аспектів зовнішнього середовища на економічний розвиток підприємств суднобудівної галузі

Аспект, що вивчається	Фактори зовнішнього оточення	Відносна важливість впливу кожного фактора			Вплив на стратегію розвитку
		Відносна значимість факторів	За типами	Рангове значення	
Соціокультурний аспект (соціум)	Зростання мобільності населення	N	–	1	Відтік робочої сили
	Загальний рівень життя	V	±	3	Зростання міграції населення
	Рівень доходів	S	±	2	Підвищення платоспроможності населення
	Зайнятість населення	I	±	3	Створення додаткових робочих місць
	Підвищення заробітної плати	I	±	2	Використання інтелектуальних здібностей персоналу
	Диференційна система бонусів	I	+	3	Використання моральних стимулів премій, пільг, кар'єрне зростання, додаткові відпустки
	Покращення умов праці	V	4	4	Ставлення до праці та відпочинку
	Креативність персоналу	V	4	4	Генерування нових ідей
	Загострення соціальних проблем	N	1	1	Нестійкість і непевність у сьогоденні та майбутньому
	Стратегічні потреби суспільства	V	2	2	Забезпечення нормальних і комфортних умов життя

Таблиця 5

Критичний вплив загроз і труднощів розвитку суднобудівної галузі

Ступінь переваги	Позначення	Визначення
Слабка	S (*significant*)	Проміжна градація між рівною і середньою перевагою
Середня	I (*important*)	Одна з альтернатив трохи переважає іншу
Сильна	V (*very important*)	Проміжна градація між сильною і дуже сильною перевагою
Абсолютна	N (*negative*)	Істотна перевага однієї альтернативи над іншою

7. Лисенко С. В., Довгань Л. Є., Мохонько Г. А. Суднобудівна галузь України: проблеми та напрями її відродження. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2014. № 1. С. 139–145.

8. Судостроение Украины. URL: http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding_ua/

9. Шарко М. В. Державне регулювання інноваційних процесів. *Актуальні проблеми економіки*. 2003. № 12. С. 168–178.

REFERENCES

Antoniuk, K. "Sudostroyeniye Ukrainy: kak ostatsya na plavu" [Shipbuilding of Ukraine: how to stay afloat]. https://censor.net.ua/resonance/237/sudostroenie_ukrainy_kak_ostatsya_na_plavu_katerina_antonyuk_blog_tsenzornet

"Doslidzhennia stanu ta perspektyv rozvytku sudnobuduvannia v Ukraini" [Investigation of the state and prospects of shipbuilding development in Ukraine]. http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit/doslidzhennya-stanu-ta-perspektyv-rozvytku-sudnobuduvannya-v-ukraini/

Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy : ofitsiinyi sait. http://www.ukrstat.gov.ua

Lisitskiy, V. "Sudostroyeniye Ukrainy - ot upadka k vozrozhdeniyu" [Shipbuilding of Ukraine - from decline to revival]. http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozrozhdeniyu-484682.html

Lysenko, S. V., Dovhan, L. Ye., and Mokhonko, H. A. "Sudnobudivna haluz Ukrainy: problemy ta napriamy yii vidrodzhennia" [Shipbuilding industry of Ukraine: problems and directions of its revival]. *Ekonomichnyi visnyk NTUU «KPI»*, no. 1 (2014): 139-145.

Parsyak, V. N. "Ot ekonomiki sudostroeniya k ekonomike morya – tselesoobraznyy vektor regionalnogo razvitiya" [From the economy of shipbuilding to the economy of the sea – an expedient vector of regional development]. *Sudostroyeniye i morskaya infrastruktura*, no. 1 (2014): 136-147.

"Sudostroyeniye Ukrainy" [Shipbuilding of Ukraine]. http://ankor-odessa.com.ua/articles/shipbuilding_ua/

Sharko, M. V. "Derzhavne rehuliuvannia innovatsiinykh protsesiv" [State regulation of innovation processes]. *Aktualni problemy ekonomiky,* no. 12 (2003): 168-178.

Shulimova, M. A. "Finansovyye innovatsii v upravlenii korporativnym kapitalom v sudostroyenii" [Financial innovations in the management of corporate capital in shipbuilding]. *Finansy i kredit*, no. 48 (2013): 56-61.