

монографія. Под ред. д-ра екон. наук, профессора В.Т. Смирнова. М.: Машиностроение-1; Орел: ОрелГТУ, 2005. 513 с.

3. Быкова А.А., Молодчик М.А. Влияние интеллектуального капитала на результаты деятельности компании. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 8. «Менеджмент»*. 2011. № 1.

## **ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ДЕВЕЛОПЕРСЬКОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ**

*Кривко В.І.*

*Науковий керівник: Бредіхін В.М., к.т.н., доцент*

*Харківський національний університет будівництва та архітектури*

Перевірені методи ведення девелоперського бізнесу на протязі останніх 4 років працюють погано. Незначне пожвавлення в 2016 році було обумовлено переселенцями, які визначилися з місцем проживання, деякою стабілізацією обстановки в країні та розоренням банків, які видавали компенсації, а їх вкладники купували нерухомість. Зараз ринок нерухомості в Україні вже 4 рік поспіль переживає період стагнації, який повинен був закінчитися в 2019 році.

Вітчизняний девелопмент знаходиться в пошуку нових ефективних технологій і ціни, яка влаштувала б як забудовників так покупців. У 2020 р. очікується зростання галузі.

Щоб вижити в умовах низького попиту і закінчити об'єкти які було закладено раніше, девелопери залучають кошти від запуску нових об'єктів. При цьому вони знижують ціни на майбутнє житло, проводять різні акції, пропонують партнерські програми компенсації частини кредитних відсотків покупця банку за свій рахунок, пропонують розстрочку без подорожчання вартості і програму трейд-ін (допомогають з продажем старої нерухомості).

На вторинному ринку теж є свої проблеми. Це високі комунальні платежі, відсутність відповідного обслуговування, необхідність створювати ОСББ, ефективність якого теж не ясна. Низька ціна на первинному ринку може свідчити про економію забудовника на якості матеріалів, що приведе до зниження енергоефективності проекту.

Кризу іпотечного кредитування обумовлено дефіцитом платоспроможних позичальників, немає джерел довгострокового залучення коштів у гривні (валютної іпотеки нам ще довго не бачити, а гривневих пасивів в країні мало, довгих немає взагалі), непрозорість і правова незахищеність первинного житла та інші. У 2018 банки видавали іпотечні кредити в середньому на 13 років, фіксована ставка 18-24% річних в гривні, в основному на стандартних умовах, лідирує Київ, в регіонах досягли успіху Харківська, Полтавська, Сумська, Київська та Черкаська області [1].

Надії на стимулювання ринку працездатної молоддю дуже сумнівні. Рівень доходів переважної більшості населення в Україні не дозволяє

розглядати придбання житла в найближчій перспективі. Заробітчани з валютою повертатися теж не поспішають.

Головною тенденцією в роботі українського девелопменту, за інформацією КСУ, став пошук нових дієвих стратегій і ефективних рішень, які влаштують і забудовника, і інвестора.

Одні компанії проводять реконструкцію об'єктів, зменшують площу, і продають житло вже з ремонтом і меблями. Інші пропонують формат комфортного проживання: покращене планування квартир, розвинена інфраструктура, архітектура будівлі, сучасні зони відпочинку, паркінги, холи з рецепцією в фойє під'їздів та інші бонуси, які підвищують якість життя. Девелопери періодично знижують ціни, організовують акції, впроваджують партнерські програми компенсації частини кредитних відсотків, пропонують розстрочку без збільшення вартості житла.

Загальні риси ринку нерухомості в 2018 році за інформацією КСУ це:

- стабільність темпів будівництва;
- велика кількість пропозицій житла;
- переміщення попиту з передмістя на околиці та в промзоні;
- купівля квартир з невеликою житловою площею (найбільш привабливі одно- і двокімнатні);
- поряд з традиційними плануваннями квартир представлено житло євроформату – з просторою кухнею-вітальнею;
- невелика різниця цін на первинному і вторинному ринку;
- новобудови більш активно викуповуються, ніж вторинне житло;
- більш відчутна конкуренція і боротьба за увагу платоспроможного клієнта;
- зростання фінансування комерційної нерухомості;
- подорожчання економ-класу (в 2018 році середня ціна по Києву 19000 грн/м<sup>2</sup>, коли в 2017 – 16700);
- зниження цін на будівлі класу «еліт» (в 2018 році середня ціна по Києву 53 000 грн/м<sup>2</sup>, в 2017 – 61000);
- збільшення відсотка кредитів на нерухомість [2].

Як висновок слід відзначити, що на початку року не слід очікувати різкого підвищення цін на житло, а після виборів житло може подорожчати на 20%. Цього слід очікувати завдяки великій кількості пропозицій і малого попиту, а також істотного підвищення заробітної плати. Крім того підвищення цін на будматеріали, транспортні послуги, паливо та збільшення процентних ставок по кредитах ставить забудовників в скрутні умови.

На нашу думку грамотна концепція проекту, підвищення якості будівництва, продумана стратегія маркетингу і політика ціноутворення допоможе стимулювати попит потенційних покупців. Крім того високий рівень експлуатації житла повинен відповідати вимогам клієнта.

Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України спільно з КСУ планує переглянути 20 ДБН і вдосконалити містобудівне законодавство відповідно до європейських

стандартів. Крім цього, спільними зусиллями будуть направляти країну в векторі ВІМ-технологій, впровадження яких допоможе заощадити кошти держави і мінімізувати помилки завдяки автоматизації процесів.

#### *Література:*

1. Прогноз нерухомості України на 2019 рік. URL: <http://2019.pp.ua/novini-2019/1874-prognoz-neruhomost-ukrayini-na-2019-rk-cni.html> (дата звернення: 17.01.2019).
2. Ринок нерухомості-2018. URL: <https://ukr.segodnya.ua/economics/realty/rynok-nedvizhimosti-2018-kak-menyalis-ceny-na-kvartiry-i-pravila-dlya-zastroyshchikov-1201340.html> (дата звернення: 17.01.2019).

## **ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ ТА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

*Крилова Н.С.*

*Науковий керівник: Зінченко О.А., д.е.н, професор  
Криворізький національний університет*

Актуальність теми пов'язана з тим, що в сучасних економічних умовах автотранспортні підприємства отримали самостійність у введенні господарства та в управлінні, несуть повну відповідальність за прийняття рішень.

Транспорту належить важлива роль в процесі суспільного виробництва, так як обов'язковим елементом його здійснення є перевезення сировини, матеріалів, полуфабрикатів, готової продукції. Разом з тим, існує ряд проблем, що заважають транспортній галузі розвиватися в повній мірі.

Фінансова стійкість автотранспортного підприємства є однією з головних умов успішної і стабільної роботи підприємства в ринкових умовах. Оцінка фінансової стійкості є одним із найважливіших показників господарювання будь-якого підприємства, оскільки характеризує ефективність його операційного, інвестиційного та фінансового розвитку, становить необхідну інформацію для інвесторів, постачальників, власників та клієнтів. Її аналіз дає можливість визначити фінансові можливості підприємства на перспективу [1].

На фінансову стійкість автотранспортного підприємства постійно впливають багато різноманітних факторів, як зовнішніх, до яких можна віднести рівень платоспроможного попиту, політичну та соціально-економічну стабільність у країні, податкову, кредитно-фінансову, облікову, інвестиційну політику уряду країни, а також наявний ринок постачальників, так і внутрішніх факторів, серед яких – масштаби діяльності підприємства, рівень професійності менеджменту та забезпеченості кваліфікованими кадрами, залежність від зовнішніх інвесторів та кредиторів, ступінь відповідності продукції потребам споживачів, технологічна база підприємства, інновації, ділова репутація автотранспортного підприємства тощо.