

Наименьшая удовлетворенность разными аспектами работы в театре по сравнению с другими отделами присуща труппе, вокалистам, хору и балету. Артисты являются основой любого театра – они это осознают и выдвигают к условиям работы в театре наибольшие требования. С другой стороны, они удовлетворены своей профессией и вряд ли ее поменяют, даже при перспективе лучших условий и зарплаты. А если учесть приблизительно одинаковые условия работы во всех театрах и ограниченные возможности места работы, то вероятность текучести кадров в этих цехах уменьшается. Однако ощущение недовольства будет сказываться на общей атмосфере в коллективе, приводить к напряженности. Поэтому именно в отношении к этим работникам необходима разработка особых управленческих методов, возможно совместное обсуждение проблем и поиск решений, удовлетворяющих все стороны.

**Список литературы:** 1. Будякина М.П., Русалинова Л.А. Некоторые вопросы адаптации новичков на производстве // Человек и общество. – Л.: ЛГУ, 1971. – С. 19-25. 2. Вершинина Т.Н. Взаимосвязь текучести и производственной адаптации рабочих. – Новосибирск: Наука Сиб. отд-ние, 1986. – 164 с. 3. Горшков В.А. Человек и его профессия. Опыт конкретного социально-психологического исследования. – Йошкар-Ола: Маркнигоиздат, 1969. – 96 с. 4. Дворецкая Г.В., Махнарьлова В.П. Социология труда. – К.: Вища школа. – 1990. – 352 с. 5. Замфир К. Удовлетворенность трудом: мнение социолога: Пер. с рум. – М.: Политиздат. – 1983. – 142 с. 6. Ильясов Ф.Н. Удовлетворенность трудом. – Ашхабат: Ылым. – 1988. – 99 с. 7. Лукашевич Н.П. Молодежь и труд: проблемы производственной адаптации. – Х.: Вища школа. Изд-во при Харьк. гос. ун-те. – 1987. – 183 с. 8. Патрушев В.Д., Калмакан Н.А. Удовлетворенность трудом: соц.-экон. аспекты. – М.: Наука. – 1993. – 111 с. 9. Ядов В.А., Киссель А.А. Удовлетворенность работой: анализ эмпирических обобщений и попытка их теоретического истолкования // Социол. исслед. – 1974. – №1. – С. 79-85.

*Надійшла до редколегії 02.10.2011*

УДК 621:33 (477)

**А.С. КРАТЧЕНКО**, студентка, НТУ «ХП», Харків

## **АНАЛІЗ ГАЛУЗЕЙ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ЗАГРОЗ ЇХ РОЗВИТКУ**

У статті пропонується аналіз сучасного стану машинобудування України. Визначені тенденції розвитку ключових галузей машинобудування. Розглянуто основні загрози та виявлені перспективи розвитку машинобудівних галузей.

В статье предлагается анализ современного состояния машиностроения Украины. Определены тенденции развития ключевых отраслей машиностроения. Рассмотрены основные угрозы и выявлены перспективы развития машиностроительных отраслей.

The analysis of the modern state of machine-building industry of Ukraine is offered in the article. Development trends of key machine-building industries are certain. Basic threats are considered and prospects of development of machine-building industries are found out.

**Актуальність досліджень.** Одним із пріоритетних видів промислової діяльності є машинобудування: ключова ланка економіки, від стану і рівня розвитку якої залежить промисловий потенціал країни, її конкурентоспроможність на зовнішніх ринках, а також рівень соціального розвитку. Тому набуває актуальності необхідність постійного контролю за станом і розвитком машинобудування та його галузей.

Питанням оцінки сучасного стану, особливостей функціонування та перспектив розвитку машинобудівної галузі приділено значну увагу у працях М.В. Алікаєвої [1], Ю.М. Барташевської [2], М.В. Микитюка [3], Н.Сіправської [4] та ін. Проте, незважаючи на вагомість наукових досліджень, більш детального аналізу потребує проблема визначення загроз та факторів розвитку машинобудівної галузі України.

Метою статті є аналіз сучасного стану галузей машинобудування України та визначення загроз і перспектив їх розвитку.

**Основний матеріал.** На сьогодні машинобудування забезпечує понад 12% ВВП щороку [5]. Машинобудівний комплекс представлений 17 галузями [6], об'єднує понад 11 тис. підприємств [5], понад 15% вартості основних засобів, майже 6% оборотних активів промисловості та понад 22% кількості найманих працівників [7]. Попри це машинобудування – одна з галузей промисловості, що найбільш постраждала внаслідок світової економічної кризи, адже через зменшення зовнішнього попиту відбулося зменшення обсягів виробництва (табл. 1) та кількості прибуткових підприємств галузі до 52,6% [5].

Таблиця 1 – Об'єм реалізації продукції машинобудування, млрд. грн.

	2005 рік	2006 рік	2007 рік	2008 рік	2009 рік	2010 рік
Машинобудування, всього	59,7	68,7	98,3	121,8	85,8	116,2
Виробництво машин та устаткування	20,8	22,4	30,1	37,3	34,2	39,6
Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	13,3	15,5	21,2	25,6	24,5	27,7
Виробництво транспортних засобів та устаткування	25,4	30,8	47,0	58,9	27,1	48,9

Як показують дані, промислове виробництво на підприємствах машинобудування у 2010р. порівняно з попереднім роком зросло на 33,5%. Дане зростання зумовлене збільшенням виробництва на підприємствах з випуску залізничного рухомого складу – у 1,4 рази, сільського й лісового господарства – на 71%, добувної промисловості й будівництва – на 41,4%, з виробництва апаратури для радіо, телебачення та зв'язку – на 20,6%, електричних машин та устаткування – на 24,5%, машин та устаткування для металургії – на 15,8%, автомобільного транспорту – на 15,6%.

Наявні дані дозволяють побудувати модель, що відображає динаміку об'єму реалізації продукції машинобудування та за допомогою інструментарію економіко-математичного моделювання спрогнозувати лінію тренду (рис.1).

Згідно з отриманими розрахунками, рівняння лінії тренду об'ємів реалізації продукції машинобудування виражається формулою:

$$V = 56,35 + 5,96x, \quad (1)$$

де  $V$  – змінна об'єму реалізації продукції,  $x$  – змінна часу.

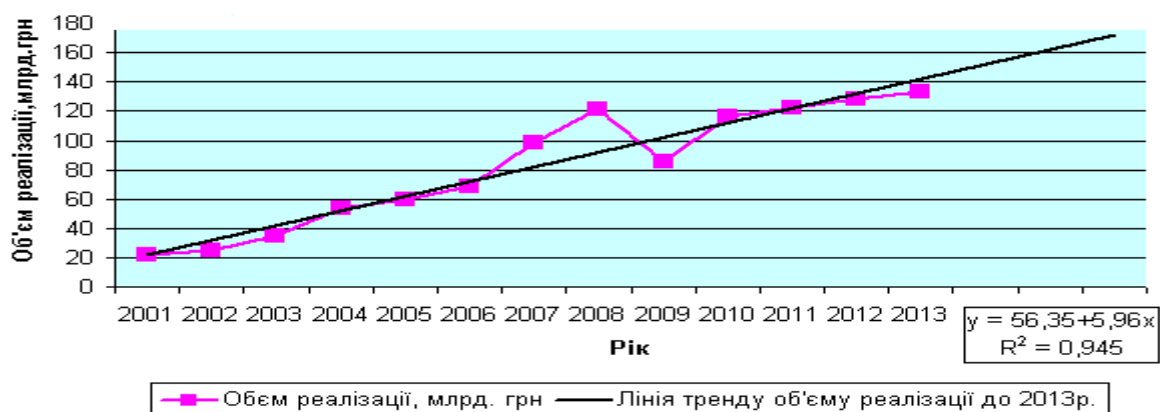


Рис. – Графічне прогнозування тренду об'ємів реалізації продукції машинобудування до 2013 р., млрд. грн.

Це означає, що об'єм реалізації продукції машинобудування України у середньому зростає на 5,96 млрд. грн. на рік. Коефіцієнт детермінації  $R^2 = 0,945$  є достатньо високими, що свідчить про високу якість отриманої моделі прогнозу і дозволяє використовувати її у подальших дослідженнях.

Частка машинобудування у загальному обсязі промислової продукції невелика як для країни, що позиціонує себе індустріально розвинутою, і у 2010р. становила лише 10,6% [5], тоді як в економіці розвинутих країни вона досягає

50% [5], адже тільки такий темп розвитку машинобудування забезпечує технічне переоснащення всієї промисловості кожні 7-10 років [9].

Машинобудування в Україні є експортоорієнтованим, на зовнішні ринки реалізується близько половини виробленої продукції, при цьому експорт недиверсифікований і припадає переважно на країни СНД. У зв'язку з різким скороченням інвестиційної активності у 2009р. на основних ринках збуту відбулося зменшення експорту – до 12,6%, при цьому темп росту імпорту значно перевищував темп росту експорту і склав 13,8% [5].

Важливо зауважити, що сучасний стан галузей машинобудування в Україні доволі різний, спричинений багатьма факторами. Для більш детального аналізу пропонується згрупувати їх у три групи відповідно до їх сучасного стану та факторів розвитку.

*Група А* – галузі, що найбільш динамічно розвиваються, мають високий інноваційний потенціал, широку базу для інвестування та підвищений попит на ринку: залізничне, електронне, електричне та енергетичне машинобудування, а також авіабудування.

Енергетичне машинобудування характеризується доволі високими темпами зростання своїх виробничих потужностей [9] у зв'язку з тим, що близько 85% продукції призначена для експорту, а діяльність підприємств будується на довгострокових контрактах. Проте протекціоністська політика Росії змушує українські заводи переносити виробництво на російську територію, що негативно впливає на ефективність та цінність галузі для економіки України [10].

Залізничне машинобудування – одна із найбільш експортноорієнтованих галузей промисловості, обсяги експорту сягають 90% [11]. На сьогодні створені широкі перспективи для українських виробників завоювати нові ніші та ринки у зв'язку з модернізацією та відновленням основних фондів як українських так і закордонних залізниць, зокрема, "Укрзалізниця" планує до 2015 р. витратити близько 30 млрд. грн. на купівлю рухомого складу [12].

Сучасний стан авіаційної галузі складний: багато підприємств зупинили виробництво і продаж літаків, мають кредиторську заборгованість, зношені виробничі фонди. Проте підтримка держави у вигляді звільнення від сплати земельного податку, ПДВ на імпорт необхідних комплектуючих, спрощення митного контролю, введення низки пільг при визначенні обсягів амортизації основ-

них фондів та формування валових доходів, позитивно вплинуло на розвиток галузі. Це підтверджує наявність близько сотні замовлень на літак Ан-148-100 та низка міжнародних контрактів [13].

*Група В* – галузі, що мають потенціал до розвитку, їм характерне поживлення попиту, можливість розширення ринків, проте необхідна підтримка з боку держави: сільськогосподарське, гірничошахтне, космічне машинобудування та ВПК.

Сільськогосподарське машинобудування за останні роки перетворилося із передової галузі економіки у дотаційну. Протекціоністська політика уряду була непослідовною, надання державної компенсації на закупівлю іноземного обладнання зробило неконкурентоспроможним власного виробника, а зобов'язання скасувати ввізне мито на продукцію у зв'язку з членством СОТ, в перспективі знизить вартість імпорту на 5-10 %. Така ситуація не здатна вирішити головних проблем галузі [11].

Космічна галузь забезпечена необхідними конструкторськими, науководослідними та промисловими підприємствами. Україна плідно співпрацює Китаєм, Індією та Ізраїлем, бере участь у міжнародних проектах, зокрема, новим етапом розвитку космічного машинобудування є українсько-бразильський проєкт будівництва на приєкваторіальному космодромі " стартового комплексу для модернізованого ракетноносія [14].

Модернізація гірничих підприємств країн СНД дає можливість закріпити присутність на цих ринках українських виробників гірничошахтного обладнання. Незважаючи на проведення політики імпортозаміщення, ринок СНД залишається найпривабливішим, адже низькотехнологічний рівень продукції не дозволяє виходити на більш глобальні ринки, а низькі порівняно з конкурентами ціни дозволяють конкурувати на ринку СНД. До того ж проведення технічного переоснащення українських гірничих підприємств дозволять розширити ринок та витіснити іноземних виробників.

Український воєнно-промисловий комплекс тісно пов'язаний з російським: понад 70% постачальників знаходяться в Росії, більшість українських підприємств працює завдяки російським контрактам. Самостійно Україна здатна виробляти та модернізувати воєнну техніку, проте основні фонди зношені на 70%, а низька рентабельність унеможлиблює їх оновлення. Для належного іс-

нування внутрішнього ринку озброєнь витрати держави на оборону повинні становити 2-2,5% ВВП, тоді коли в Україні вони складають 0,7% ВВП. За таких умов перспективою галузі є вихід на ринок ремонту радянської техніки у Східній Європі.

*Група С* – галузі, що повільно розвиваються, характеризуються низьким рівнем фінансування та державної підтримки: наукомістке, металургійне машинобудування та автомобіле- і суднобудування.

Зниження обсягів виробництва металургійного машинобудування пов'язане зі збільшенням збанкрутілих підприємств та присутністю на ринку іноземних корпорацій. Українські виробники програють у конкурентній боротьбі через відсутність можливостей реалізації проектів "під ключ" та неспроможність організувати кредитні лінії "під модернізацію. Проте певні види обладнання українського виробництва у окремих нішах ринку можуть скласти гідну конкуренцію іноземним виробникам [15].

Сьогодні понад 92% вантажів, які обробляють в українських портах, транспортуються іноземними суднами через те, що морський флот України застарілий, і більшість суден не відповідають вимогам міжнародних конвенцій. Базовою проблемою галузі є відсутність фінансового забезпечення. Вихід вбачається у застосуванні оригінальних форм кредитування та створенні сприятливих умов для залучення інвестицій за рахунок надання податкових і митних пільг, шляхом запровадження спеціального економічного режиму [16].

Автомобільна промисловість України функціонує за стратегію кооперації з іноземними виробниками, внаслідок чого на українських підприємствах збирають більшість автомобільних брендів світу. Технічне забезпечення промисловості та інфраструктура виробництва автомобілів на низькому рівні, а вартість фінансових ресурсів і податкове навантаження високе. Відсутність державних програм стимулювання виробництва та нетарифних методів захисту експорту загрожує погіршенню стану галузі у близькій перспективі.

Складність сучасних технологій потребує концентрації фінансового й інтелектуального капіталу, тому розробка та виробництво сучасного наукомісткого продукту перейшли національні кордони та привели до створення транснаціональних корпорацій. На цьому етапі для України важливо створити такі виробничі науково-технічні структури, які були б здатні увійти до конфігурації

міжнародних виробничих зв'язків. Для цього необхідно виділяти кошти на наукові дослідження на рівні 2-3 % ВВП, як це роблять економічно розвинені країни [17].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Сучасний стан українського машинобудування можна розглядати двояко: з одного боку, воно виступає провідною ланкою промисловості, забезпечуючи вагому частку ВВП, з іншого боку, через неоднорідність структури, функціонування та розвитку галузей, постає проблемою ефективного економічного розвитку країни та позиціонування України як індустріальної держави. Основними загрозами розвитку машинобудування України є: повільне введення нових основних фондів; значна залежність від імпорту більш конкурентоспроможної продукції; нездатність швидко адаптуватись до змін світової кон'юнктури; брак інвестицій; неналежна підтримка держави; поглиблення науково-технологічного відставання виробництва; використання затратних технологій.

Проте тенденції розвитку багатьох галузей підтверджують, що українське машинобудування дійсно виступає основою промисловості України та має значний потенціал зайняти високі позиції на світовому ринку.

Перспективами подальшого дослідження є визначення шляхів покращення стану провідних галузей машинобудівної промисловості України.

**Список літератури:** 1. *М.В.Аликаева* Инвестиционная политика отраслей промышленного комплекса: теория и методология. – Санкт-Петербург, 2003. 2. *Ю.М. Барташевська* Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – №1 (8). – с.19-25. 3. *Микитюк М.В.* Міжнародна торгівля продукцією машинобудування в Україні / М.В. Микитюк // Актуальні проблеми сучасної науки. Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ. – 2008. 4. *Н.Сіправська.* Аналіз та оцінювання впливу зовнішніх і внутрішніх чинників на діяльність підприємств машинобудування на сучасному етапі / Н.Сіправська // Галицький економічний вісник. – 2011. – №1(30). – с.127-13. 5. Державний комітет статистики України /Статистичний щорічник за 2010 рік. – К., 2011. 6. *Лишиленко В.І.* Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч. Посібник /В.І. Лишиленко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 325с. 7. *Касич А.О.* Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку машинобудування України// Актуальні проблеми економіки. – 2007. – №7(73). – С.32-40. 8. *Амосенок Э.П.* Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики / Э.П. Амосенок //ЭКО.–2005.–№1.–с.75-90. 9.[Електронний ресурс].–Доступний з <http://www.ukrtdprom.com>. 10. Інформаційне агентство Мінпром. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://minprom.ua>. 11. "Мотор Січ" зібралась в Росію. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.project.ukrinform.ua/news>. 12.[Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.industry.kmu.gov.ua/control/uk>. 13. Всеукраїнський транспорт на газ // Магістраль – 22-28.05.2010. – № 39(1518). [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.magistral-uz.com.ua> 14. Суднобудування в Україні – курс на виживання. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.politikan.com.ua/posts>. 15. Рада звільнила українську авіапромисловість від сплати податків. [Електронний ресурс]. – Доступний з [http://www.newsru.ua/finance/21jan2010/avia\\_save](http://www.newsru.ua/finance/21jan2010/avia_save). 16. Українсько-бразильський проект "Алкантара Циклон Спейс" здійснить перший запуск ракети-носія "Циклон-4" у 2012 році. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www>.

*Надійшла до редколегії 23.09.2011*

УДК 658:005.591.3

**В.С. КУПРІЯНОВА**, канд. екон. наук, доцент, Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського «ХАІ», Харків

## **ОЦІНКА СТУПЕНЯ ВПЛИВУ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВА**

Стаття присвячена теоретичному узагальненню ступеня впливу зовнішнього середовища на розвиток підприємства авіаційної промисловості.

Статья посвящена теоретическому обобщению степени влияния внешней среды на развитие предприятия авиационной промышленности.

Article is devoted to theoretical generalization degree of influence of environment on the development of the aviation industry.

**Вступ.** В процесі становлення в Україні ринкових відносин значна кількість підприємств різних галузей опинилась в кризовому стані, в тому числі авіаційна промисловість. Причиною формування останнього, насамперед, є негативні тенденції у зовнішньому і внутрішньому середовищі суб'єктів господарювання. Тому ефективна діяльність підприємств повинна базуватися на принципах стратегічного управління. Це свідчить про необхідність наукового обґрунтування переходу до стратегічного управління, яке має передбачати не тільки розробку альтернативних варіантів стратегії розвитку підприємства, вибір найбільш прийнятної з них, його послідовну реалізацію, а й докорінну перебудову системи, що управляє, з метою підвищення її гнучкості та адаптивності до змін у зовнішньому середовищі, сприйнятливості до новацій, використання інтелектуального потенціалу управлінського персоналу, техніки і технології управління [1- 2].

**Аналіз останніх досліджень.** В економічній літературі теоретичні і методичні аспекти стратегічного управління досліджувалися такими вченими, як І. Ансоф, К. Боумен, В. Василенко, А. Градов, Ю. Іванов, Е. Коротков, А. Зуб, М. Кизим, Ю. Кристек, Л. Лігоненко, Б. Мільнер, Г. Мінцберг, В. Пономаренко, О. Пушкар, А. Слаттер, О. Тищенко, А. Томсон, А. Дж. Стрікленд, О. Тридід, З. Шершньова та ін.