

## Основні тенденції, проблеми та стратегічні завдання розвитку підприємств машинобудування на сучасному етапі

Своєчасне реагування на негативні тенденції і проблеми машинобудівних підприємств України дозволить визначити стратегічні завдання їх розвитку, тому їх дослідження на сьогодні є актуальним питанням.

**підприємство, машинобудування, інновації, персонал**

Машинобудівний комплекс є важливою галуззю промисловості. Він визначає стан промислового потенціалу країни, забезпечує функціонування всіх галузей економіки. Від рівня розвитку машинобудування безпосередньо залежать ключові макроекономічні показники ефективності промислового виробництва (матеріалоемність і енергоемність валового внутрішнього продукту держави, продуктивність праці в галузях народного господарства), його екологічна безпека і, врешті решт, конкурентоспроможність держави в міжнародній економічній системі. Конкурентоспроможність машинобудування віддзеркалює національний економічний розвиток та дає можливість знаходити оптимальні рішення в сфері соціальної політики.

Машинобудування України складається з 18-ти великих комплексних галузей та близько 100 спеціалізованих галузей та виробництв, тому воно є пріоритетним при становленні України як високотехнологічної держави. Створюючи нові засоби виробництва, машинобудування створює можливість для технічного оновлення всіх галузей виробництва, запровадження нових технологій, освоєння нових видів продукції. Отже, розвиток машинобудування є найважливішим чинником інноваційних перетворень в економіці, при умові, що машинобудівна галузь розвивається у відповідності до сучасних вимог науково-технічного прогресу.

Аналізу проблем в машинобудуванні приділяється увага з боку вітчизняних дослідників, серед яких можна виділити Є.Бридун, В.Романенко, Ю.Бажал, Г.Семенова, М.Ткаченко, Я.Білоусько, В.Рибицьку та інших. Однак, не зважаючи на різноманітність та глибину проведених досліджень, залишається актуальним дослідження основних тенденцій, проблем підприємств машинобудування України на сучасному етапі.

Мета статті полягає в аналізі економічних чинників, які можуть ініціювати стратегічний напрямок розвитку машинобудування України. Зміни тенденцій розвитку машинобудівної галузі обумовлюють нові характерні позитивні та негативні особливості, які потребують першочергової уваги.

На сучасний стан промисловості країни головним чином вплинула загальна економічна криза 90-х років, найбільш руйнівні наслідки якої проявилися саме в машинобудуванні. Невдала промислова політика, різкі та непередбачувані зміни умов функціонування економіки України, призвели до більш значного скорочення обсягів виробництва у машинобудуванні, ніж в цілому по промисловості. Аналіз структури та обсягів промислового виробництва показує, що особливо погіршилися у вітчизняному виробництві позиції інвестиційно-орієнтованих галузей, насамперед машинобудування, його частка в загальному обсязі промислової продукції суттєво знизилася. Наведені в

таблиці дані підтверджують цей висновок. Обсяги продукції машинобудування, за видами промислової діяльності, зростають більш високими темпами ніж в цілому по промисловості починаючи з 2001 року. Однак, обсяги випуску 1990 року поки що не досягнуті, у 2006 році обсяг продукції машинобудування становив 85,5% рівня 1990 року.

Таблиця 1 - Індекси обсягу продукції за галузями промисловості та видами промислової діяльності, % [5]

	Промисловість	Машинобудування
1. За галузями промисловості (відсотків до 1990 р.)		
1995	52	42
1996	50	30
1998	49	30
1999	51	29
2000	58	35
2. За видами промислової діяльності (відсотків до попереднього року)		
2001	114,2	118,8
2002	107	111,3
2003	115,8	135,8
2004	112,5	128
2005	103,1	107,1
2006	106	112

У 1995 р. частка продукції машинобудування складала лише 15,1%, у 2000 р. 9,9% по відношенню до 1990 р. В період 2001-2004рр. відбувається повільне зростання цього показника до 13,4%, однак зростання його не забезпечило досягнення навіть рівня 1995 р.. Галузь машинобудування хоча і додала в темпах розвитку, але її частка (12,9% у 2006 р.) у структурі промисловості майже у 2-3 рази є нижчою за рівень, що мають розвинуті країни, і тому вона, поки що, не може перебрати на себе роль авангардної ланки інноваційно-інвестиційного розвитку економіки [7].

Показники динаміки питомої ваги продукції машинобудування в експорті України свідчать про її низький рівень і в новому десятиріччі. Так, у 2006 р. питома вага складала 14,5%, що значно менше, ніж у технологічно розвинутих країнах. Спостерігається нестійке зростання питомої ваги продукції машинобудування в експорті України. Так, з 2000 до 2004 р. вона зросла на 4,6%, але вже у 2005 році зменшилась на 3,8% і збільшилась на 1,0% у 2006 році [3].

Динаміка питомої ваги імпорту продукції машинобудування в Україні вказує на більш суттєвий її рівень, стійке зростання (з 17,6% у 2000 р. до 31,0% у 2006 р.) в порівнянні з експортом [3]. В результаті такої асиметрії імпорт перевищує експорт і збільшує від'ємне сальдо в торгівлі продукцією машинобудування. Якщо попит на внутрішньому ринку буде орієнтуватися на імпорتنі товари, то шанси видужання вітчизняної промисловості залишаться примарними.

Для вітчизняної економіки інвестиції є не тільки джерелом зростання, а більшою мірою потребою для відновлення основних фондів. За період з 2001 по 2006 рік інвестиції, у фактичних цінах, зросли у 3,9 рази по машинобудуванню, по промисловості – у 3,3 рази, але, враховуючи високий рівень зносу основних виробничих фондів, такий обсяг інвестицій явно недостатній для забезпечення стійкого розвитку машинобудування. Якщо у 1990р. в машинобудування було залучено 29,3% усіх інвестицій промисловості, то у 2000 р. – лише 7,2%, у 2001 – 2002 рр. їх частка становила 6,9 %, у 2004 р. – 8,0%, 2005р. – вони становили 6,4%, у 2006 р. – 8,2%. Тобто частка інвестицій збільшилась, однак тенденція не стійка (табл. 2).

Таблиця 2 - Інвестиції в основний капітал

	Промисловість	Машинобудування	
1. За галузями промисловості (у фактичних цінах, млн.грн.)			У % до всіх інвестицій
2001	13651	940	6,9
2002	15112	1024	6,9
2003	19726	1646	8,3
2004	28191	2268	8,0
2005	35031	2251	6,4
2006	44804	3653	8,2
Промисловість			Машинобудування
2. За видами промислової діяльності (у % до попереднього року)			
2001	113,3	109,1	
2002	106	106,1	
2003	124,6	154,7	
2004	124,9	127,0	
2005	104,1	86,2	
2006	115,3	149,6	

З наведених даних в таблиці 2 можна зробити висновок, що інвестиції в основний капітал складають незначну частку і при значній зношеності основних фондів в машинобудуванні не забезпечують його інноваційний розвиток.

Покращення інвестиційного клімату в Україні – проблема складна. Але навіть короткострокові заходи дозволять повернути довіру інвесторів, збільшити інвестиції і спрямувати їх у сфери, які сприяють інноваційному розвитку. Серед заходів можна назвати наступні: створення сприятливого правового поля; використання системи захисту і страхування інвестицій та ін.

Глибока криза національної економіки негативно вплинула на стан важливого фактора сучасного розвитку світової економіки – інноваційну діяльність. В останні роки в Україні скорочується кількість підприємств, що впроваджують інновації (з 1503 у 2001 р. до 999 у 2006 р.), кількість впроваджених нових технологічних процесів у 2006 р. зменшилась на 10% (з 469 у 2001 р. до 424 у 2006 р.). Але разом з тим слід відмітити, що зросла кількість освоєних нових видів техніки (у 2001 р. їх було 610 найменувань, тоді як у 2006 р. – 786, тобто збільшилась на 29%. (табл.3) [5].

Таблиця 3 - Основні показники інноваційної діяльності промислових підприємств України [5]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Кількість підприємств, що впроваджують інновації	1503	1506	1238	958	820	999
Кількість освоєних нових видів техніки, найменувань	610	520	710	769	657	786
Кількість впроваджених нових технологічних процесів	1421	1142	1482	1727	1808	1145
З них ресурсозберігаючих	469	430	606	645	690	424

Не зважаючи на тенденцію до покращення інноваційної діяльності (таблиця 3), вона є нестійкою, а подальше зменшення обсягів інноваційної діяльності обумовить підринок конкурентних позицій вітчизняних підприємств, які і без того дуже слабкі, тому розвиток інноваційної діяльності має бути серед пріоритетних завдань машинобудівних підприємств. Відповідно, стратегія довгострокового зростання економіки України потребує інноваційного розвитку машинобудівного комплексу і створення на цій основі умов для технологічного оновлення вітчизняного виробництва та підвищення його конкурентоспроможності. Це ще раз вказує на необхідність реалізації інноваційної стратегії, яка базується на прискоренні науково-технічного прогресу і призводить до

створення нових поколінь техніки, які забезпечать прискорення економічного розвитку України. Сьогодні в розвинутих країнах понад 90% ВВП створюється виробництвом і експортом наукомісткої продукції. Виходячи з цього Урядом України в 2004 р. було розроблену програму “Стратегія економічного і соціального розвитку України на 2004-2015 рр.”, яка містить спеціальний розділ “Стратегія утвердження інноваційної моделі розвитку”. Державними установами були розроблені заходи щодо поліпшення інноваційної діяльності.

Однак Україна, поки що, розвивається без істотного використання результатів наукових досліджень, займаючи за кількістю науковців одне з перших місць у світі. Частка вітчизняної наукомісткої продукції, на світовому ринку високотехнологічної продукції, складає лише 0,1% проти 36%, які мають США [2]. Україна на цьому ринку представлена переважно продукцією оборонно-промислового комплексу й авіаційної промисловості. Наслідки переходу України до ринкових відносин, які не завжди відповідають бажаним результатам, недостатня увага до науково-технічної сфери з боку держави негативно вплинула на діяльність вітчизняних наукових організацій. Внутрішній інноваційний ринок продовжує деградувати. Ознаками такої деградації є низький рівень попиту на інноваційні розробки в середині країни, недостатня конкуренція на внутрішніх ринках з боку виробників інноваційної продукції, прагнення західних замовників використовувати наукові результати виробничої сфери без істотних інвестицій. Однак, не зважаючи на неплатоспроможність вітчизняних споживачів, вони мають крайню потребу у високотехнологічній продукції. Зазначене проявляється в тому, що інноваційна активність українських підприємств все ще є дуже низькою. Це дуже прикро усвідомлювати з огляду на те, що Україна володіє потужним науково-технічним потенціалом і має значний ресурс для реалізації ефективної інноваційної політики.

В зверненні Президента України до Верховної Ради України зазначається, що інтеграція у світовий економічний простір вимагає підвищення частки інноваційної продукції та збільшення обсягів надання високотехнологічних послуг. А це означає, що необхідно значно більше вкладати в розвиток роботи з персоналом, підвищення його кваліфікації, бо тільки кваліфікований персонал здатний виконати такі завдання. Це також має відповідати напрямкам нашої міжнародної політики [1, с.12-17].

Не зважаючи на те, що розвиток та ефективність підприємств машинобудування в значній мірі залежить від людських ресурсів та їх потенційних можливостей, на даний час спостерігається тенденція скорочення чисельності промислово-виробничого персоналу як по промисловості, так і по машинобудуванню. Якщо у 1990 р. в машинобудуванні працювало 2484 тис. працівників, то у 2000 р. їх чисельність скоротилася у 2,3 рази. Скорочення чисельності найманих працівників відбувалося впродовж 2000-2006 рр. (табл.4)

Таблиця 4 - Середньорічна чисельність найманих працівників, тис. осіб [5]

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Вся промисловість	4061	3578	3416	3408	3416	3362
Машинобудування	1061	867	810	793	773	764
Вся промисловість (у % до 2000 р.)	100	88,1	84,1	83,9	84,1	82,8
Машинобудування (у % до 2000 р.)	100	81,7	76,3	74,7	72,8	72,0
Частка найманих працівників машинобудування в структурі персоналу промисловості, %	26,1	24,2	23,7	23,3	22,6	22,7

Якщо в цілому по промисловості чисельність найманих працівників скоротилася на 17 %, у машинобудуванні в значно більшій мірі – на 28%, це обумовило скорочення частки працівників машинобудівних підприємств у загальній чисельності промислових працівників із 26,1% у 2000 р. до 22,7 % у 2006 році.

Серед основних причин, через які відбувається зменшення чисельності є плінність та скорочення кадрів. З машинобудування щорічно вибуває майже 30% працівників. Більше 70% вибулих складає плінність кадрів.

Аналіз динаміки прийому та вибуття кадрів показав, що в промисловості в цілому у 2004 році досягнуто баланс: чисельність прийнятих майже дорівнює чисельності вибулих, що забезпечує відтворення кадрового потенціалу. В машинобудуванні у 2001-2006рр. кількість вибулих працівників значно перевищувала кількість прийнятих, так у 2006 р. кількість вибулих працівників перевищувала кількість прийнятих на 130 тис. осіб або на 14,2%. Це говорить про те, що у машинобудуванні, по-перше, поки що не досягнута оптимальна чисельність персоналу, є надлишок робочої сили при існуючих темпах економічного розвитку; по-друге, умови зайнятості на машинобудівних підприємствах менш привабливі порівняно з іншими галузями.

Таблиця 5 - Рівень прийому та вибуття найманих працівників за видами промислової діяльності [4]

	Прийнято					Вибуло				
	2001	2003	2004	2005	2006	2001	2003	2004	2005	2006
Промисловість: тис.осіб	966	955	1015	965	915	1210	1085	1019	1039	1045
У % до середньо облікової кількості штатних працівників	25,3	28	29,8	28,2	27,2	31,8	31,8	29,9	30,4	31,1
у % до 2001 р.	100	95,6	98,9	105,1	99,8	100,0	93,3	89,7	84,2	85,9
Машинобудування: тис.осіб	103	89	92	83	70	146	119	104	102	100
У % до середньо облікової кількості штатних працівників	22,3	23,5	25,5	23,5	21,1	31,5	31,5	28,9	28,8	29,8
у % до 2001 р.	100	86,4	89,3	80,5	67,9	100	81,5	71,2	69,8	68,4

Вимушена неповна зайнятість обумовлює значні втрати робочого часу, які хоча і скоротилися, однак залишаються суттєвими (табл.6).

Таблиця 6 - Втрати робочого часу працівників, за час їх перебування в умовах вимушеної неповної зайнятості у промисловості та машинобудуванні [4]

1	Невідпрацьований час в середньому за рік на одного штатного працівника, який			
	знаходився в адміністративній відпустці		працював в режимі неповного робочого дня	
	Годин	у % до 2001	Годин	у % до 2001
2	3	4	5	
Промисловість:				
2001	438	100	331	100
2002	368	83,11	333	100,6
2003	314	71,7	313	94,6
2004	214	40,8	278	84,0
2005	166	37,8	241	72,8
2006	191	43,6	240	72,5
Машинобудування:				
2001	336	100	311	100
2002	292	86,90	343	110,3
2003	249	74,11	302	97,11
2004	161	47,9	272	87,5
2005	126	37,5	230	73,9
2006	134	39,9	249	80,1

На підприємствах машинобудування втрати робочого часу у розрахунку на одного працівника, який мав неповну зайнятість, були нижчими порівняно з промисловістю в цілому. Однак темпи скорочення цих втрат робочого часу у машинобудуванні нижчі, порівняно з промисловістю. У 2006 р. на підприємствах машинобудування втрати робочого часу з причини вимушеного неповного робочого дня склали близько 9,8% фонду робочого часу окремого працівника та ще 7,5% внаслідок адміністративних відпусток.

З таблиці 6 можна зробити висновок, що в останні роки наявна позитивна динаміка зменшення втрат робочого часу. Не зважаючи на це, на підприємствах машинобудування всі втрати робочого часу у розрахунку на одного штатного працівника значно вищі порівняно з середнім рівнем по промисловості. У 2004 р. у промисловості невідпрацьованими були 73 години на рік, на підприємствах машинобудівного комплексу – 101 година, з них 63 години – це втрати робочого часу внаслідок вимушеної неповної зайнятості, в 2005 році, відповідно, 64 години на рік у промисловості, на підприємствах машинобудування не змінилися – 101 година, з них втрати внаслідок вимушеної неповної зайнятості – 52 години, а в 2006 році по машинобудуванню втрати робочого часу зросли до 105 годин, а по промисловості знизилась до 56 годин [4].

Отже, для машинобудування актуальними у сфері управління персоналом є завдання підвищення ефективності організації праці, зменшення втрат робочого часу і також оптимізація чисельності та структури кадрів. Тим більше, що на сучасному етапі на підприємствах машинобудування склалися гірші умови зайнятості працівників порівняно з іншими сферами економічної діяльності. Справа не тільки в тому, що значна частка працівників працюють в умовах, що не відповідають санітарно-гігієнічним нормам – у 2005 р. таких було 21,6%, значно гіршими є економічні умови зайнятості, що проявляються у низькій оплаті праці та значній кількості випадків затримок її виплати.

Оскільки машинобудування належить до високотехнологічних галузей виробництва, де використовується висококваліфікована робоча сила, низький рівень оплати праці, який існує у цій сфері діяльності не забезпечує нормальні умови відтворення робочої сили, не мотивує працівників до підвищення ефективності праці та професійної майстерності.

Таблиця 7 - Середньомісячна заробітна плата у промисловості та машинобудуванні 4]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Промисловість	406	485	591	743	967	1212
Машинобудування	319	387	497	640	821	1068
Співвідношення заробітної плати в машинобудуванні до середньої по промисловості	78,6	80	83,4	86,1	84,9	88,1

Наведені в таблиці 7 дані свідчать, що працівники машинобудування у 2004р. отримували на 14% меншу заробітну плату від її середнього рівня по промисловості, у 2005 році заробітна плата зменшилась на 15%, а у 2006р. її рівень менший на 11,9%. Крім того у машинобудуванні значно більше працівників, які отримують низьку заробітну плату, про що свідчать дані щодо частки працівників (у%), які отримували у 2005 - 2006 рр. заробітну плату в межах відповідного рівня [4].

Таблиця 8 - Розподіл кількості працівників за розмірами нарахованої їм заробітної плати за 2005-2006 роки (%)

2005р.	Промисловість	Машинобудування
До 332 грн. (мінімальна заробітна плата на кінець 2005 р.)	4,8	6,4
Від 332грн. до 500 грн.	14,3	17,7
Від 500грн. до 1000 грн.	38,7	43,1
Понад 1000 грн.	42,2	32,2
2006р.	Промисловість	Машинобудування
До 400 грн.	3,5	4,1
Від 400грн. до 1000 грн.	38,8	45,3
Від 1000грн. до 2000 грн.	38,9	36,2
Від 2000 грн. до 5000 грн.	17,2	13,0
Понад 5000 грн.	1,6	1,4

Так, у 2005 році кількість працівників, які отримували заробітну плату: до 332 грн. в машинобудуванні була більша (на 1,6%), ніж по промисловості, заробітну плату від 332 до 500 грн. (на 3,4%) та від 500 грн. до 1000 грн. (на 4,4%), було більше в машинобудуванні, лише працівників, які отримували заробітну плату понад 1000 грн. на 10% було менше в машинобудуванні, ніж по промисловості. У 2006 р. по машинобудуванню працівників, які отримували заробітну плату: до 400 грн. було на 0,6% більше ніж по промисловості, заробітну плату від 400 грн. до 1000 грн. більше на 6,5% ніж по промисловості, заробітну плату від 1000 грн. до 2000 грн. було менше на 2,7% по машинобудуванню, заробітну плату від 2000 грн. до 5000 грн. та понад 5000 грн. було менше по машинобудуванню, відповідно, на 4,2% та 0,2%, ніж по промисловості.

Аналіз рівня доходів за 2006 рік показав, що майже 50% працівників машинобудування отримують заробітну плату до 1000 грн. і тільки 14,4% понад 2000 грн., що свідчить про недостатню захищеність їх у сфері трудових відносин.

Отже, сьогодні ми країна з значною нерівністю доходів і низькою вартістю праці. Так, ВВП на душу населення за паритетом купівельної спроможності в Україні становить 1785 дол. в ЄС – 28100 дол. США, тобто в 16 разів вище ніж в Україні. Що ж стосується відмінностей у рівні заробітних плат між Україною та ЄС, то слід відмітити, що з 1 січня 2006 року в Україні була запропонована мінімальна погодинна заробітна плата в розмірі 0,74 євро за годину, але фактично її рівень значно нижчий і становить близько 0,4 євро. Один із найвищих рівнів погодинної заробітної плати у ЄС має Франція – 7,61 євро за годину [6].

Необхідно відмітити, що в країнах ЄС набула пріоритетності соціальна орієнтація економічного розвитку, тоді як в Україні значна частка машинобудівних підприємств порушує термін виплати заробітної плати. Так, на 1 січня 2005 р. у сфері машинобудування заборгованість становила 18,2% штатних працівників, у промисловості - 7,8%. Загальна сума заборгованості по заробітній платі працівникам машинобудування складала на 1.01.2005 р. 86,2 млн.грн., або 3,12% від фонду заробітної плати 2004 р., по промисловості в цілому цей відсоток був значно нижчий – 1,46%. На 1 січня 2006 року частка працівників, яким вчасно не виплачена заробітна плата у машинобудуванні склала 5,7%, а в промисловості – 6,4% [4].

Слід також відмітити, що на підприємствах машинобудування значно нижчі соціальні пільги та гарантії працівникам. Так, витрати на соціальні пільги, додатково до передбачених законодавством, на одного працівника (грн. на рік) наведені в таблиці 9 [4].

Таблиця 9 - Витрати на соціальні пільги понад передбачених законодавством на одного працівника (грн./рік)

	2002	2003	2004	2005	2006
У промисловості	154	203	206	251	333
У машинобудуванні	120	155	135	151	165

Витрати на соціальні пільги по промисловості зросли у 2005р. в порівнянні з 2002р. майже на 63%, в порівнянні з 2004 р. – на 21,8%, а по машинобудуванню вони зросли, відповідно, на 25,8% і 11,8%. У 2006 р. в порівнянні з 2002 р. ці витрати по промисловості зросли більше ніж у 2 рази, по машинобудуванню вони зросли, відповідно на 38%.

Аналіз заборгованості працівникам промисловості з виплати допомоги у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності показав, що загальна сума заборгованості на 1.01.2005 року складала 3621 тис. грн., на 1.01.2006 р. – 552 тис. грн., тобто заборгованість зменшилась на 3069 тис.грн., а на 1.01.07 р. вона зросла до 4809 тис. грн., тобто за 2006 рік вона зросла на 4257 тис. грн. або в 7,7 рази.

Соціально-економічні умови праці на підприємствах машинобудування є менш привабливі порівняно з іншими сферами економічної діяльності, що також не сприяє притоку висококваліфікованих працівників на підприємства машинобудівного комплексу та обумовлює високу плинність кадрів.

Проблема збереження персоналу на підприємстві безпосередньо пов'язана з проблемою розвитку людських ресурсів. Вибуття висококваліфікованих працівників зменшує потенціал підприємства. Адже разом із вибуттям працівників втрачаються і інвестиції, які були вкладені в їхній пошук, навчання та ін. Але проблема збереження персоналу пов'язана не стільки з втратою інвестицій, скільки із збереженням і підвищенням професійної кваліфікації працівників, які є головним ресурсом, що забезпечує високий рівень виробництва конкурентоздатної продукції.

Проведений аналіз показує, що за останні 16 років у машинобудівній галузі накопичилося чимало значних проблем, які перешкоджають її динамічному розвитку і підвищенню конкурентного статусу. Вони проявляються у скороченні обсягів машинобудівної продукції та зменшенні її частки у загальному обсязі промислової продукції, високій собівартості та низькому рівні рентабельності, застарілій матеріально-технічній базі, низьким рівнем інвестиційної та інноваційної діяльності, низьким технічним рівнем машинобудівної продукції, що випускається вітчизняними підприємствами. Низька заробітна плата, неповна зайнятість, незадовільні соціально-економічні умови обумовлюють відплив з машинобудівної галузі найбільш кваліфікованих робітників, неефективна кадрова політика не забезпечує формування необхідних для інноваційного розвитку компетентностей працівників. Зазначені проблеми обумовили низьку конкурентоспроможність продукції вітчизняних машинобудівних підприємств та втрату ними значної частки ринків збуту.

Особливо негативний вплив на структурні перетворення та формування ринкових відносин в Україні має недостатній розвиток менеджменту та відсутність системи підготовки кваліфікованих спеціалістів. Протидія негативним тенденціям у машинобудівній промисловості можлива лише за умови формування сучасного менеджменту, який орієнтується не тільки на поточні, але й стратегічні задачі, а також за умови розвитку трудового потенціалу підприємств та забезпечення його ефективного управління у відповідності до стратегічних завдань.

## Список літератури

1. Звернення Президента України до Верховної Ради України у зв'язку з Посланням Президента України до Верховної Ради України "Про внутрішнє і зовнішнє становище України у 2005 році" // Економіст.-2006.-№2.- С.12-17.
2. Малащук Д.В. Особливості інноваційного потенціалу машинобудування України // Актуальні проблеми економіки – 2005. – № 5.- С.111-120.
3. Платіжний баланс і зовнішній борг України, 2007р. Щоквартальне аналітично-статистичне видання національного банку України. С.88.
4. Праця України 2006. Статистичний збірник. – К.: Держкомстат України, 2007. – 388 с.
5. Статистичний щорічник України за 2006 рік. – К.: Вид-во "Консультант", 2007. с. 551.
6. Товмасян В.Р. Основні параметри конкурентоспроможності країни та механізм підвищення її рівня в Україні // Зовнішня торгівля: право та економіка. - №2(25) – 2006, - С.22-27.
7. Якубовський М., Новицький В., Кіндзерський Ю. Концептуальні основи стратегії розвитку промисловості України на період до 2017 року // Економіка України. Науковий журнал. – 2007.№11 – С.4-20.

В статье проанализированы основные тенденции и проблемы развития промышленности и предприятий машиностроения Украины, определены стратегические задачи.

Basic tendencies and the problems of the development of industry and the enterprises of machine building of Ukraine have been analysed in the article. The strategic aims were also determined.