

добиться понимания и решения потенциальных проблем, возникающих при организации обслуживания в гостиницах.

Источники и литература:

1. Модель обеспечения качества услуг. ГОСТ Р 50691 – 94. – [Действительный от 01.01.1995г.] : – М. : Госпотребстандарт России, 1995. – 23 с.
2. Зорин И. В. Туризм как вид деятельности / И. В. Зорин, Т. П. Каверина, В. В. Квартальнов. – М. : Финансы и статистика; 2005. – 288 с.
3. Морозов М. А. Информационные технологии в социально-культурном сервисе и туризме. Оргтехника / М. А. Морозов. – М. : Академия, 2004. – 240 с.
4. Котлер Ф. Маркетинг, гостеприимство, туризм. / Ф. Котлер, Дж. Боуэн, Дж. Мейкенз. – М. : ЮНИТИ, 1998. – 787 с.
5. Parasuraman A. A. Conceptual Model of Service Quality and Its Implications for Future Research / A. Parasuraman, Valarie A. Zeithaml, Leonard L. Berry // Journal of Marketing. – 1985. – V. 49 (4). – P. 41–50.

Флерко М.Н.

УДК 339.187.6:621

ЛИЗИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

***Аннотация.** Проведен анализ развития машиностроения Украины. Определена роль машиностроения в процессе восстановления потенциала экономического роста. Обоснована целесообразность применения лизинговых отношений как инструмента развития машиностроения и модернизации национальной экономики в период глобальной рецессии.*

***Ключевые слова:** машиностроение, модернизация, национальная экономика, лизинг.*

***Анотация.** Проведено аналіз розвитку машинобудування України. Визначено роль машинобудування в процесі відновлення потенціалу економічного зростання. Обґрунтовано доцільність застосування лизингових відносин як інструмента розвитку машинобудування і модернізації національної економіки в період глобальної рецесії.*

***Ключові слова:** машинобудування, модернізація, національна економіка, лизинг.*

***Summary.** The analysis of mechanical engineering development of Ukraine has been carried out. The role of mechanical engineering in the course of restoration of economic growth potential has been defined. The expediency of leasing relations application as tool of mechanical engineering development and national economy modernization in global recession has been proved.*

***Keywords:** mechanical engineering, modernization, national economy, leasing.*

Рецессия мировой экономики, глубокая структурная деформация и институциональное несовершенство экономики Украины актуализируют задачу государственного экономического регулирования, направленного на структурную перестройку и выбор приоритетов отраслевого развития. К настоящему времени реструктуризация экономики Украины стихийно реализуется путем смены доминанты от металлургии, спад которой обусловлен низким уровнем мирового спроса, к сельскому хозяйству, спрос на продукцию которого растет на мировых рынках. При этом недостаточно внимания уделяется развитию машиностроения как отрасли, являющейся единственным драйвером технологических сдвигов и, как следствие, основой долгосрочного экономического роста.

Машиностроение представляет собой комплекс отраслей тяжелой промышленности, изготавливающих орудия труда для народного хозяйства, а также предметы потребления и продукцию оборонного назначения. Машиностроение является материальной основой технического перевооружения всей системы хозяйствования. От уровня развития машиностроения в решающей степени зависят производительность общественного труда, технический прогресс, материальное благосостояние граждан и обороноспособность страны.

Исследованию машиностроения как базовой отрасли экономики посвящены работы Н.В. Балабановой [5], Я.С. Розенфельд и К.И. Клименко [6], В.В.Ковалевского, Е.Л. Михайлюк, В.Ф.Семенова [7], Д.Н. Стеченко [8]. При этом варианты стимулирования развития машиностроения на данном этапе развития национальной и мировой экономических систем требуют дальнейшей разработки и внедрения.

Целью статьи, исходя из вышеизложенного, является обоснование целесообразности применения лизинговых отношений как инструмента развития машиностроения и модернизации национальной экономики в период глобальной рецессии.

Как известно, опережающее развитие машиностроения обеспечивает насыщение экономики современными орудиями труда и способствует систематическому росту производительности.

При этом развитое машиностроение с высоким уровнем наукоемкости могут позволить себе только те страны, которые комплексно подходят к формированию факторов производства, значимым из которых является труд. Кроме того, важным фактором является формирование производственных отношений, в том числе – системы управления, адекватной задачам инновационного развития, присущим современному машиностроению.

В результате формирования факторов экономического роста, лидерами мирового машиностроения стали США, Япония и Германия. Сильные позиции также у Великобритании, Франции, Канады, Испании, Китая, Бразилии. В развивающихся странах доля продукции машиностроения в общем объеме обрабатывающей промышленности не превышает 20%. О месте машиностроения судят и по таким показателям, как доля его продукции в стоимости экспорта. Наивысшее значение данного показателя у Японии – свыше 60%. (По данным 2011 г. доля продукции машиностроения в товарной структуре экспорта составила 17,4%, за 11 месяцев 2012 г. – 19,2%).

Машиностроительная отрасль является динамично развивающейся отраслью мирового хозяйства. Основные тенденции ее развития состоят в углублении и расширении международной специализации и кооперирования. Интенсифицируется техническое перевооружение машиностроения индустриально развитых стран, повышается уровень его автоматизации и производительности. Развитию машиностроения в значительной мере способствует интенсификация фундаментальных и прикладных исследований и усиление конкурентной борьбы.

В экономически развитых странах на судьбу машиностроительных производств приходится от 30 до 50% общего объема выпуска промышленной продукции (в Германии - 53,6%, Японии – 51,5%, Англии – 39,6%, Италии – 36,4%, Китае – 35,2%). Это обеспечивает техническое перевооружение всей промышленности каждые 8-10 лет. При этом доля продукции машиностроения в ВВП стран Евросоюза составляет 36-45%, в США – 10%, в России машиностроение обеспечивает 18% ВВП. В Украине показатель машиностроения в общем объеме реализованной промышленной продукции за 11 месяцев 2012 г. составил 13,5% (из них: 3,8% – производство машин и оборудования, 2,9% – производство электрического, электронного и оптического оборудования, и 6,8% - производство транспортных средств и оборудования).

На сегодняшний день многоотраслевой машиностроительный комплекс – важнейший сектор промышленности Украины, который объединяет более 11 тыс. предприятий. В машиностроении сосредоточено свыше 15% стоимостей основных средств, почти 6% оборотных активов отечественной промышленности и более 22% общего количества наемных работников. Однако потенциал данного сектора в генерировании факторов экономического роста используется недостаточно.

Низкий уровень конкурентоспособности экономики Украины, который подтверждается рядом международных оценок, определяется недостаточным уровнем реализации имеющегося потенциала, который обусловлен случайной комбинацией базовых ресурсов в новом цикле развития экономической системы и формированием актуального, а не долгосрочного конкурентного преимущества, на этапе становления экономики Украины как самостоятельной системы (с момента обретения независимости). В частности, структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности (рис. 1) иллюстрирует радикальное снижение доли перерабатывающей промышленности, которое произошло с 1990 г. по 2010 г., преимущественно за счет увеличения доли добывающей промышленности, развития связи, торговли и финансовых услуг.

Недостаточно эффективная стратегия реализации имеющегося потенциала страны отягощается негативной динамикой развития глобальной экономики. Мировой финансовый кризис 2008-2009 гг. негативно повлиял на развитие экспортно-ориентированных отраслей экономики Украины. К настоящему времени низкоукладные отрасли экономики исчерпали потенциал генерирования экономического роста, что определяет задачу структурной перестройку не как стратегическую, а как жизненно необходимую.

Взгляд на Украину сквозь призму технологических укладов и анализ современного состояния экономики [4] показывает, что в промышленном производстве у нас доминирует 3-ий технологический уклад, и, как следствие, наше отставание от ведущих стран мира составляет по меньшей мере 50 лет, а в финансировании научно-технических разработок - преобладает 4-ый технологический уклад, таким образом, можно обсуждать отставания от ведущих стран по меньшей мере на 25 лет. Ростки 5-го и 6-го укладов свидетельствуют, что мы являемся страной, в структуре экспорта которой доля сырья и сельскохозяйственной продукции фактически в несколько раз превышает долю высокотехнологической продукции, а в мировом объеме торговли научно-технической продукцией вклад Украины не превышает 0,1% (табл. 1).

Таким образом, структура технологических укладов характеризует качество модели экономического развития, выбранной Украиной. В рамках данной модели невозможным является существенное (как минимум, в 3-4 раза) увеличение уровня ВВП на душу населения и приведение качества жизни населения, как минимум, к качеству стран-географических соседей Украины – РФ и Польши. Данный факт определяет целесообразность выбора машиностроения в качестве отрасли приоритетного развития национальной экономики, что позволит не только осуществить модернизацию, но и реализовать инновационно-технологический прорыв в экономическом развитии.

Следует отметить, что стратегия инновационно-технологического прорыва разрабатывалась в ряде исследований [3]. В них на примере Японии, Южной Кореи и Китая показано, что успеха удалось добиться исключительно путем инновационно-технологического прорыва в первые 10 – 15 лет реализации стратегии модернизации, что потребовало от правительств концентрации всех национальных ресурсов и их эффективного использования. Примеров альтернативной успешной стратегии модернизации нет. Чтобы развивающаяся страна в современных условиях смогла осуществить экономический прорыв (взлет) и присоединиться к числу развитых стран ОЭСР, наряду с успешной реализацией стратегии догоняющего

развития требуется динамичное инновационно-технологическое развитие с использованием собственного научно-технического потенциала.

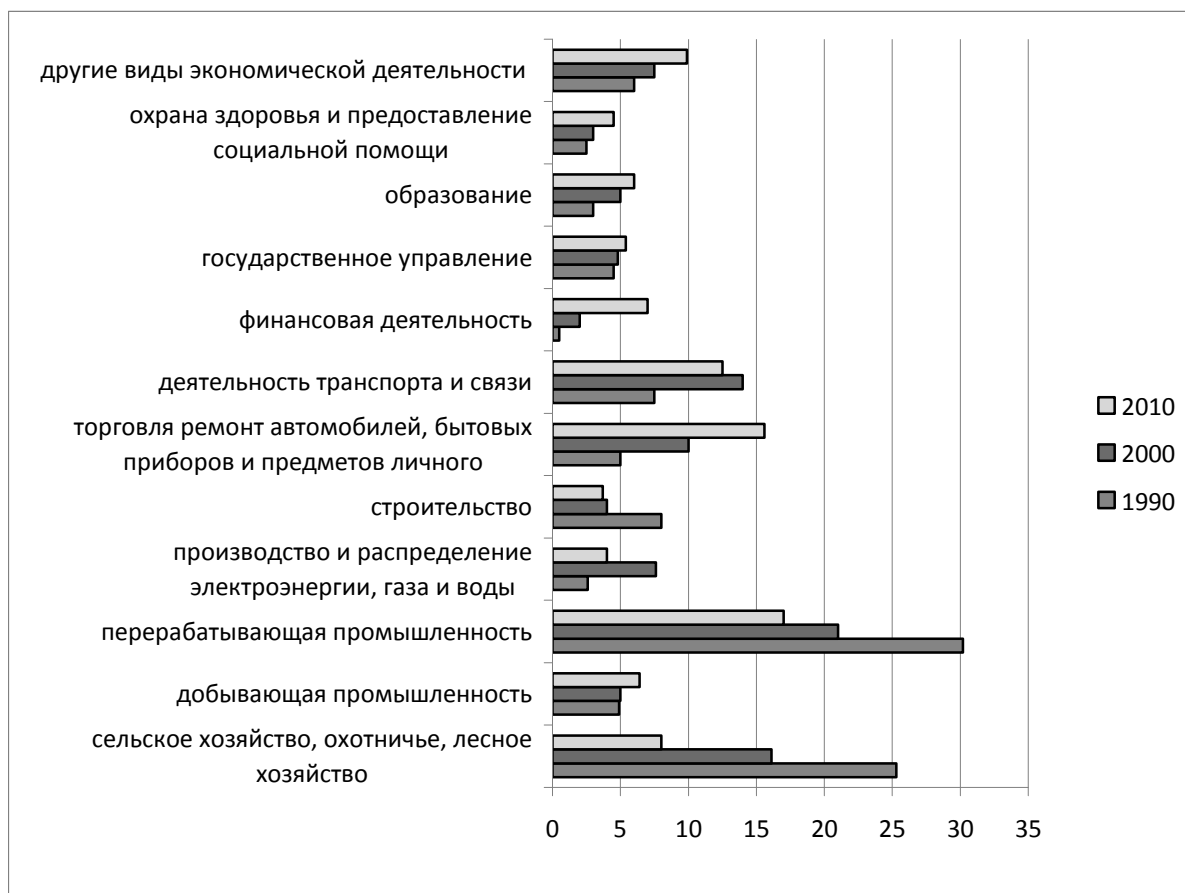


Рис. 1. Структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности, % [2]

Таблица 1. Технологическая многоукладность экономики Украины [4]

Показатели	Технологические уклады			
	III	IV	V	VI
Объем производства продукции	57,9%	38,0%	4,0%	0,1%
Финансирование научных разработок	6,0%	69,7%	23,0%	0,3%
Затраты на инновации	30,0%	60,0%	8,6%	0,4%
Инвестиции	75,0%	20,0%	4,5%	0,5%
Капитальные затраты на модернизацию	83,0%	10,0%	6,1%	0,9%

Страна, опирающаяся исключительно на собственную технологическую базу, не сможет обеспечить темпы роста экономики свыше 2–3% в год. Опыт XX в. показал, что успешная модернизация экономики путем эффективного заимствования высокопроизводительных технологий извне позволяет добиться годовых темпов прироста 7–8% на протяжении 20–30 лет. Однако для этого необходимы квалифицированная рабочая сила, включая инженерно-технические кадры, а также разветвленная сеть НИОКР (отраслевые НИИ и корпоративные К&В-центры).

Данный факт определяет целесообразность внедрения государственного механизма стимулирования развития машиностроения Украины, в качестве основного инструмента реализации которого предлагается развитие лизинговых отношений.

К настоящему времени значимым фактором медленного развития машиностроительных предприятий Украины является дефицит финансовых ресурсов. Развитию субъектов хозяйствования препятствует множество обстоятельств: несовершенство законодательных актов, недостаток собственных финансовых ресурсов, трудности поиска источников финансирования и получения кредита, чрезмерное налоговое бремя, недостаточно развитие сферы лизинговых услуг, отсутствие опыта и ограничение возможности использования консалтинговых услуг. В данных условиях особое значение приобретает разработка новых финансовых инструментов, которые могли бы обеспечить привлечение кредитного капитала и эффективное формирование финансовых ресурсов машиностроительными предприятиями Украины.

Одним из распространенных в мире финансовых инструментов кредитования является лизинг. Лизинг способствует сокращению цикла проектно-конструкторских работ, освоению производства техники новых поколений и создает благоприятные условия для поддержания платежеспособного спроса на эту технику. Тем самым ускоряется внедрение в производство новинок, поддерживается научно-технический прогресс и укрепляется конкурентоспособность всех задействованных в лизинговых операциях участников. Подобные

свойства лизинга являются особенно актуальными в условиях назревшей необходимости структурной перестройки экономики Украины и обновления основных фондов предприятий, обусловленной, среди прочего, рецессией мировой финансовой системы и падением спроса на продукцию экспортно-ориентированных отраслей национальной экономики. В данной ситуации корректное государственное регулирование лизинговых отношений может способствовать ускорению процесса технической перевооруженности украинских предприятий, снижению разрыва между третьим (доиндустриальным), характерным для Украины, и пятым (постиндустриальным), доминирующим в развитых экономиках, технологическими укладами.

Лизинговые операции в большинстве стран мира приобрели наибольшее распространение в условиях предоставления государственных налоговых льгот, стимулирующих развитие лизинга, и благоприятной амортизационной политики государства.

Законодательное регулирование лизинговой деятельности используется государством с целью антициклического регулирования экономики, в периоды спада деловой активности – реализуется налоговое стимулирование лизинговых операций (рис. 2).

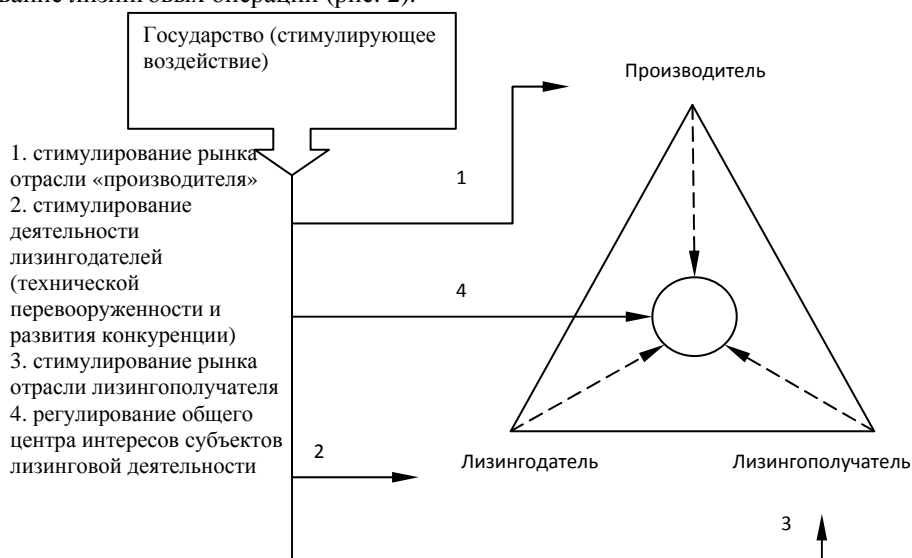


Рис. 2. Влияние стимулирующего регулирования государства на субъектов лизинговой деятельности [1]

При прочих равных условиях, стимулирование лизинговой деятельности целесообразно проводить: для отраслей, технологический уровень развития которых существенно ниже общемирового; основные средства которых имеют наиболее высокие показатели износа и требуют немедленного обновления; которые определены в качестве отраслей приоритетного развития национальной экономической системы.

Выводы.

Таким образом, определяя машиностроение в качестве отрасли приоритетного развития, и учитывая необходимость заимствования высокопроизводительных технологий извне, целесообразно разработать и внедрить механизм государственного стимулирования лизинговых отношений, предполагающий государственную закупку объектов лизинга и передачу их в пользование внутренним субъектам хозяйствования. Подобный механизм, функционирующий по типу государственного аграрного лизингового фонда, позволит не только модернизировать машиностроительную отрасль страны, но и обеспечит становление «точек роста» на уровне региональных экономических систем. Повышенный уровень государственного вмешательства в процесс развития экономики в данном случае обусловлен отсутствием потенциала саморегулирования национальной экономической системы, что отражено в структуре технологических укладов.

Источники и литература:

1. Фомина Е. А. Государственное регулирование лизинговой деятельности в Украине : проблемы и перспективы / Е.А.Фомина // Механізм державного управління економікою України: зб. наук. праць Донецького державного університету управління. – Донецьк, 2003. – т.IV, вип. 28, серія “Державне управління”. – С.162-173.
2. Державний комітет статистики України: офіційний веб-сайт [Електронний ресурс] Статистична інформація. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Анализ динамики отраслевой и технологической структуры экономик стран ОЭСР / Акаев А. А, Михайлушкин А. П., Сарыгулов А. И., Соколов В. И. // Экономическая политика. – 2009. – № 2. – С. 116-127.
4. Цихан Т. В. О концепции технологических укладов и приоритетах инновационного развития Украины / Т. В.Цихан // Теория и практика управления. – 2005. – №1. – С.4.

5. Балабанова Н. В. Методологічний аспект державного механізму стратегічного регулювання машинобудування в Україні / Н.В.Балабанова // Державне та місцеве самоврядування: наук. вісник Академії муніципального управління. – Київ, 2010. - вип. 2, серія «Управління». - С. 97-106.
6. Розенфельд Я. С. История машиностроения СССР (с первой половины XIX в. до наших дней) / Я. С.Розенфельд, К. И.Клименко. – М. : Академия наук СССР, 1961. – 464 с.
7. Розміщення продуктивних сил: підр. / за ред.. В. В.Ковалевського, О. Л.Михайлюк, В. Ф.Семенова. – К. : Знання, 2001. – 351 с.
8. Стеченко Д. М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика / Д.М. Стеченко. – К.: Вікар, 2001. – 377 с.

Цветкова І.І., Барабанщикова Т.І. ТИПОЛОГІЗАЦІЯ КАДРОВИХ РИЗИКІВ

УДК 331.101

Аннотація. Рассмотрены классификации кадровых рисков многих авторов отечественных и зарубежных, выявлены основные направления разделения кадровых рисков, определены различные виды кадровых рисков, выбрана за основу классификация кадровых рисков Булановой Е.Н., а затем она же дополнена недостающими видами кадровых рисков, которые могут еще существовать.

Ключевые слова: кадровые риски, классификация кадровых рисков, HR-риски, виды кадровых рисков.

Анотація. Розглянуто класифікації кадрових ризиків багатьох авторів вітчизняних і зарубіжних, виявлено основні напрями поділу кадрових ризиків, визначені різні види кадрових ризиків, обрана за основу класифікація кадрових ризиків Буланової Е.Н., а потім вона ж доповнена відсутніми видами кадрових ризиків, які можуть ще існувати.

Ключові слова: кадрові ризики, класифікація кадрових ризиків, HR-ризики, види кадрових ризиків.

Summary. Classification of personnel risks of many domestic and foreign authors examined, main directions of the division personnel risks identified, different types of personnel risks identified, classification of personnel risks Bulanova E.N. chosen as the basis and then it is complete missing species personnel risks that may still exist.

Keywords: personnel risks, personnel risks classification, HR-risk, types of human risks.

Цілком очевидно, що чим більш системно ми вивчаємо людину, тим менш ми піддаємо себе небезпеці ризику помилок, пов'язаних з неповнотою знань про різні фактори, які деформують значуще для нас знання про можливість людей.

І надзвичайна складність проблеми полягає в тому, що апріорі ми не можемо визначити, без якого саме знання про людину можна обійтися в оцінці його можливостей, а без якого це неможливо або навіть небезпечно.

Для цього необхідно заздалегідь знати які саме види кадрових ризиків взагалі існують в організаціях.

Багато вітчизняних вчених (А. Р. Алаверди [1], Л. М. Забірова [2], Н. В. Капустіна [3], Е. Н. Буланова [4], А. Л. Слобідський [5] та ін.) розглядають кадрові ризики та їх класифікацію.

Так, А.Р. Алаверди підрозділяє кадрові ризики за формою їх проявлення на кількісні, якісні та ризики нелояльності персоналу [1]. При цьому кадрові ризики кількісного характеру виявляються у формі погроз фінансових і ринкових втрат через відсутність необхідних співробітників або їх тимчасового надлишку, якісні - через недостатність кваліфікації або низької відповідальності співробітників. Ризики нелояльності виникають через зловживання довірою роботодавця з боку його власних нелояльних співробітників (нелояльність у формі розголошення інформації, у формі корупції або розкрадань, в інших формах). Аналогічно класифікацію пропонує і Н.В. Капустіна.

Л.М. Забірова виділяє HR-ризики, які пов'язані власне з персоналом (смерть, непрацездатність, вихід на пенсію, звільнення, профнепридатність, некомпетентність, аморальність), і ризики, викликані поведінкою персоналу (помилки, аварії, травматизм, витік інформації, посадові злочини, підлив ділової репутації) [2]. Нею виділяються такі групи HR-ризиків, як ризики зниження ефективності праці персоналу, професійні, поведінкові ризики, ризики втрати персоналу, інформаційні ризики та ризики блокування персоналом нововведень.

У даній класифікації HR-ризиків відсутні чіткі класифікаційні ознаки і представлені два різновиди кадрових ризиків: ризики, що виникають у процесі управління людськими ресурсами, і власне ризики персоналу.

Н.В. Капустіна розділяє види ризиків в роботі з персоналом на три групи: ризики, які можуть виникнути при наймі працівника в організацію, в процесі роботи і після звільнення персоналу з компанії [3].

Б. Мазо приділяє увагу інформаційним ризикам персоналу, які можуть бути представлені ризиками втрати інформації та ризиками порушення / уповільнення бізнес-процесів, наприклад при звільненні співробітників чи догляді їх у відпустку [14].

Л. Кольцова розділила ризики компанії, обумовлені «людським фактором», на три групи: попереджувальні (розголошення закритої інформації, перевищення працівниками повноважень і т.д.), керовані (доступ працівників до даних, що виходять за рамки їх зони відповідальності, злочинство, втрата важливої інформації і т.д.), некеровані [6].