

Vudvud V.V.

Chernivtsi Trade and Economic Institute
Kyiv National University of Trade and Economics

FINANCIAL SECURITY ENTERPRISE IN TIMES OF ECONOMIC INSTABILITY

Summary

In the article the theoretical aspects of financial security company and the conditions of its software. Identified the main categories of the conceptual apparatus of financial security. Substantiate the concept of financial security.

Keywords: financial security, the threat of financial risk, concept of financial security.

УДК 339.13:621 (477)

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ
РИНКУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Гахович Н.Г.

Інститут економіки та прогнозування
Національної академії наук України

В статті проведено аналіз зовнішньоекономічної діяльності ринку продукції машинобудування з урахуванням політико-економічних подій. Визначена динаміка українського експорту/імпорту по основним групам товарів машинобудування. Виявлені проблеми та перспективи розвитку торговельно-економічного співробітництва України з іншими країнами.

Ключові слова: ринок машинобудування, експорт, імпорт, внутрішній ринок, торговельно-економічне співробітництво.

Постановка проблеми. Ефективне функціонування машинобудівної промисловості має велике значення для зміцнення економіки України і становлення її як незалежної високорозвинутої держави. Але тривалі політико-економічні події негативно вплинули на зріст виробництва продукції машинобудування. Так, при загальному падінні промислового виробництва на 10,7%, машинобудування втратило 21,3% (2014 р.), а за I півріччя 2015 р. мінус 24%. Головна причина, це що українське машинобудування було в основному орієнтовано на російський ринок, який споживав 60% вітчизняного експорту продукції машинобудування. Тому потрібно переорієнтувати вітчизняний експорт з країн РФ на нові ринки інших країн.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження розвитку ринку машинобудування знайшло відображення у працях Б.М. Данилишина, І.З. Должанського, Ю.А. Гохберга, О.О. Лебедевої, Ю.В. Макогона, Л.І. Михайлової, О.Ю. Слабоспицької, Л.Г. Соляника, М.М. Якубовського та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Не дивлячись на велику кількість публікацій із проблем розвитку ринку машинобудування та зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств, окремі проблеми залишаються не в достатній мірі висвітленими та потребують більш детального вивчення цього питання.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є дослідження тенденцій і особливостей розвитку ринку продукції машинобудування в Україні та визначення найбільш перспективних напрямів зовнішньоекономічної діяльності.

Виклад основного матеріалу. Машинобудівна галузь є серцевиною всієї промисловості і повинна відігравати вирішальну роль у реалізації досягнень науково-технічного прогресу у всіх галузях господарства, проте низька рентабельність підприємств, застаріле обладнання, незначні фінансові інвестиції

в галузь зменшують можливості розвитку цієї галузі, що негативно впливає на розвиток економіки загалом [1, с. 131].

У світовій структурі виробництва перше місце серед всіх галузей економіки за показниками зайнятості і вартості продукції займає машинобудування. В Україні до ринку машинобудування належить 5,1 тис. промислових підприємств із загальною кількістю зайнятих працівників 488,8 тис. осіб, забезпечує 8% реалізованої продукції промисловості, 54% продукції машинобудування реалізовано за межі України (від загального обсягу реалізованої продукції машинобудування).

Машинобудування займає суттєве місце в товарній структурі зовнішньої торгівлі України. На її частку припадає 18,3% експорту і 23,8% товарного імпорту (дані за 2014 р.). Найбільш емними позиціями у зовнішній торгівлі продукцією машинобудування є товарні групи за кодом 84 – реактори ядерні, котли, машини та 85 – електричні машини. Їх частка в структурі експорту машинобудівної продукції складає відповідно 40,4% і 36,4% (разом 76,8%), а в структурі імпорту – 40,8% і 31,6% (разом 72,4%).

У експорті продукції машинобудування за 2014 р. продовжилися тенденції попереднього року. Якщо у 2013 р. експорт впав з 13,3 до 10,6 млрд дол. США (на 20,3%), то у 2014 р. – до 7,4 млрд дол. США (на 30,2%). Основне падіння, як і у 2013 р., припало на країни СНД. Так у 2014 р. – з 7 до 4,1 млрд дол. США (41,4%), а у 2013 р. – з 9,2 до 7 млрд дол. США (на 24%). Водночас злегка виріз експорт до країн ЄС – у 2014 р. – 2,2 до 2,3 млрд дол. США (на 4,5%).

Основні позиції українського експорту машинобудування складають такі групи товарів:

Машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання (76,8%), з них реактори ядерні, котли, машини (40,4%), електричні машини (36,4%);

Засоби наземного транспорту (20%), з них залізничні локомотиви (11,4%), засоби наземного тран-

спорту, крім залізничного (4%), літальні апарати (3,3%), судна (1,3%);

Прилади та апарати оптичні, фотографічні (3,2%).

Найбільше зниження сталося по групі «залізничного локомотиву», в першу чергу вагонів. Ще у 2012 р. експорт залізничних локомотивів і, особливо, вагонів, давав найбільший вклад в загальний підсумок експорту – 4,1 млрд дол. США. У 2013 р. – сума експорту знизилася до 2,5 млрд дол. США (на 39%), а у 2014 р. – до 0,8 млрд дол. США (ще в 3 рази). Також великий вклад в загальну суму експорту дає група «реактори ядерні, котли, машини» (двигуни, турбіни, насоси, підшипники). У 2012 і 2013 рр. виробів даної групи експортувалося на 3,8 млрд дол. США, а 2014 р. – на 3 млрд дол. США (знизилося на 21%), зменшився експорт групи «електричні машини» у 2014 р. відповідно до 2013 р. на 13% (рис. 1).

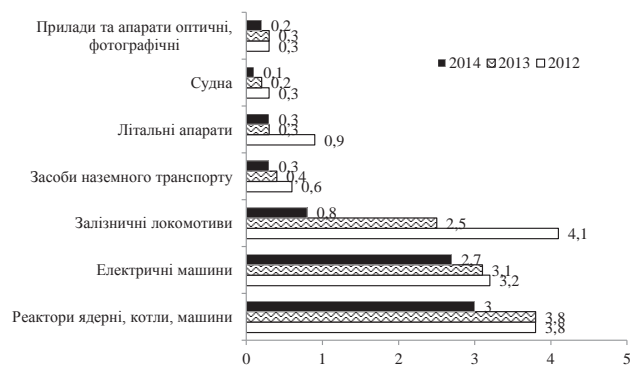


Рис. 1. Експорт по основним товарним групам продукції машинобудування, млрд дол. США

Джерело: розроблено автором за даними [2]

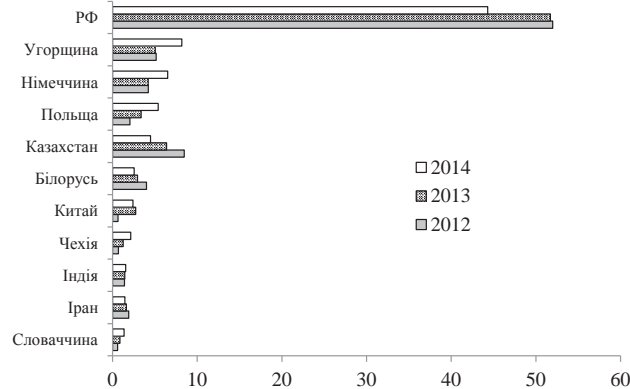


Рис. 2. Основні країни-імпортери української продукції машинобудування

Джерело: розроблено автором за даними [2]

Як і в раніше, основний експорт припадає на країни євразійського економічного союзу – РФ, Казахстан, Білорусь, а також на країни ЄС – Німеччину, Угорщину, Польщу. Але через політико-економічні події, падіння експорту сталося в основному за рахунок країн ЄАЕС, через що їх місця в списку найбільших покупців української машинобудівної продукції сильно змінилися.

Основним ринком для української продукції машинобудування залишилася РФ, хоча об'єм продажів знизився на 20,5% у 2013 р. і ще на 40,6% у 2014 р. Також знизилася обсяги експорту продукції машинобудування до Казахстану, у 2013 р. на 39,8%, а у 2014 р. – на 50,2%. Казахстан обігнали такі європейські країни, як: Угорщина, Німеччина і Польща. Утім обсяг продажів у Угорщину в 2013 р. знизився на 22%, а у 2014 р. зріс на 12,9%. Те ж

саме з Німеччиною – у 2013 р. обсяг продажів знизився на 20,5%, а у 2014 р. збільшився на 8,7%. До Польщі обсяги експорту упевнено зростають – на 31,6% у 2013 р. і ще на 12,8% у 2014 р. (рис. 2).

Машинобудування основну частину виробленої продукції експортує й експортна орієнтація вітчизняного машинобудування зростає з 75,5% у 2012 р. до 93% у 2014 р. (табл. 1). Через домінування експорту машинобудування критично залежить від зовнішньої кон'юнктури.

У формуванні внутрішнього ринку активну роль продовжує відігравати імпорт. Його частка в структурі товарної пропозиції постійно зростає, склавши по відношенню до споживання у 2012 р. – 83,9%, 2013 р. – 86,6, 2014 р. – 95,6% (табл. 1) [3, с. 93-95].

Таблиця 1

Використання ринкових ресурсів продукції машинобудування, млн. дол. США

Роки	Експорт		Імпорт		
	млн дол. США	% до виробництва	млн дол. США	% до виробництва	% до споживання
2012	13286	75,5	22465	127,7	83,9
2013	10615	78,0	19466	142,9	86,6
2014	7361	93,0	12042	152,1	95,6

Джерело: розроблено автором за даними Держстату України з урахуванням зміни офіційного курсу національної грошової одиниці [2]

Основні позиції українського імпорту займає переважно високотехнологічна машинобудівна продукція, як готові вироби, так і компоненти та складові в межах кооперації та безпосереднього споживання, зокрема за такими групами (рис. 3):

Машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання (72,4%), з них реактори ядерні, котли, машини (40,8%), електричні машини (31,6%);

Засоби наземного транспорту (22%), з них залізничні локомотиви (1%), засоби наземного транспорту, крім залізничного (20,4%), літальні апарати (0,4%), судна (0,2%);

Прилади та апарати оптичні, фотографічні (5,6%).

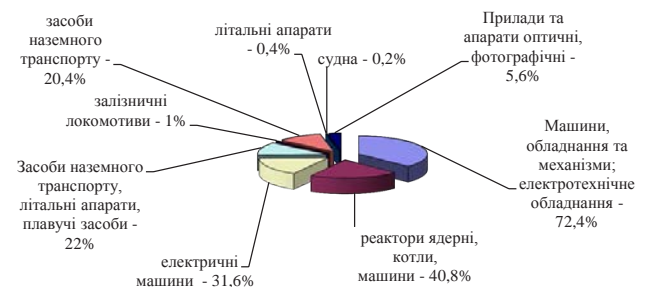


Рис. 3. Структура імпортової продукції машинобудування за 2014 р., %

Джерело: розроблено автором за даними [2]

Виробництво продукції машинобудування відбувається з використанням широкого асортименту імпортних комплектуючих. Тому суттєвою рисою зовнішньої торгівлі продукцією машинобудування є значне переважання імпорту, експортне покриття імпорту протягом останніх років було менше за одиницю. Крім того імпорт надолує нестачу власного виробництва такої наукоємної та високотехнологічної продукції, як офісна, комп'ютерна, обчислювальна та інформаційна техніка, контрольно-вимірювальна техніка та діагностична апаратура. Тобто ринкова позиція галузі пов'язана з

утворенням від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі і тому активізація її розвитку доцільна передусім за рахунок імпортозамінних виробництв.

Оцінюючи загальний стан ринку машинобудування, можна сказати, що низький технологічний рівень вітчизняної продукції машинобудування призводить до таких негативних наслідків, як:

– висока залежність національної економіки від імпорту високотехнологічної продукції машинобудування (коефіцієнт покриття імпорту експортом становить лише 0,61, а від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі – 4,7 млрд дол. США (2014 р.);

– основний експорт вітчизняної продукції машинобудування, як менш технологічний, йшов до країн СНД, тоді як імпорт надходив переважно з країн ЄС і третіх країн.

Оскільки Україна традиційно була щільно інтегрована до економічного простору СНД, процеси промислової кооперації значною мірою залежать як від економічних тенденцій, так і від політичного клімату, що складається в цьому регіоні. Останнім часом Україна отримує негативний вплив від партнерства з країнами СНД. Тому вирішення проблем повинно бути пов'язано із переорієнтації експорту товарів машинобудування з ринків РФ на нові ринки інших країн.

Враховуючи те, що ринки країн ЄС є насиченими і вітчизняна продукція машинобудування поступається в конкурентоспроможності через невідповідність до вимог їхніх технічних регламентів, найбільш перспективними для нарощування експорту і для співробітництва можуть бути швидкозростаючі ринки завдяки постійному збільшенню попиту і відкриттю нових ніш [4, с. 124-126].

На сьогодні серед найбільш багатообіцяючими ринками щодо розвитку торговельно-економічного співробітництва продукції машинобудування доцільно виділити розвиток економічних відносин з ПАР, який є одним з пріоритетних напрямів зовнішньої політики України в Африці з огляду на перспективи в торговельно-економічному та військово-технічному співробітництві.

Пріоритетним напрямком двосторонньої економічної співпраці спільне використання високих технологій, в тому числі, з метою подальшого виходу на ринки сусідніх країн Півдня Африки. Проведено значну роботу щодо започаткування співпраці між Україною та ПАР в авіаційній та транспортних сферах. Про це свідчить представлення на ринку ПАР таких вітчизняних підприємств, як ДП «Антонов» та ПАТ «АвтоКраз» [5].

Збільшення експорту та розширення номенклатури постачання української продукції могло б здійснюватись у сфері устаткування загального машинобудування, а також у здійсненні експортних постачань енергетичного обладнання та комплектуючих й у співробітництві в галузі альтернативних джерел енергії та гірничо-видобувній сфері.

Основний акцент у наших економічних відносинах з ПАР слід робити, не стільки на торгівлю, скільки на створення спільних підприємств: інвестуванню до України сприятиме лібералізація інвестиційного клімату в нашій державі, а спільні підприємства на території ПАР зможуть легше вийти зі своєю продукцією на ринок як ПАР, так і інших країн-членів САДК (в якій існують певні преференції для підприємств країн цього інтеграційного об'єднання).

Торговельно-економічне співробітництво з Китаєм. Основними статтями вітчизняного експорту до Китаю є продукція видобувної (руди, шлаки) та хімічної промисловості (87% від загального об-

сягу поставок до КНР). За таких умов актуальним є питання його диверсифікації, зокрема, за рахунок підвищення частки машинобудівної, ракетно-космічної, авіаційної, суднобудівної, ядерної, теплоенергетичної продукції.

Враховуючи статус стратегічного партнерства між Україною та КНР, з боку офіційного Пекіна існує зацікавленість у розвитку кредитно-інвестиційного співробітництва з нашою державою. Важливим фактором налагодження такого співробітництва має стати реалізація китайських інвестиційних проєктів в Україні. У розвитку системи стратегічних партнерств Китаю в Євразії Україна розглядається як «східноєвропейська країна», що є «мостом між Азією і Європою» [6].

Пріоритетними напрямками двостороннього співробітництва з КНР вважаються такі:

– науково-технічне співробітництво: авіація, зварювання, лазерні технології, суднобудування та морське приладобудування, мікроелектроніка та інформаційні технології;

– у галузі космосу: створення супутників спостереження та космічної зйомки земної поверхні, обробка космічних даних, створення систем управління космічними апаратами, космічне зварювання, а також розробка оптико-електронних приладів.

Крім того, сьогодні перед Україною та КНР стоїть завдання посилити співпрацю у науково-технічній сфері – авіабудуванні, енергетичному машинобудуванні, виробництві обладнання для модернізації гірничо-металургійного комплексу та інших.

З точки зору інтересів України головні цілі у відносинах з КНР стосуються стимулювання економічного розвитку, залучення інвестицій, спільного розвитку і використання технологій, зростання товарообігу, а також – у найширшому контексті – модернізації української економіки, підвищення якості менеджменту та покращення бізнес-клімату.

У контексті розвитку українсько-малайзійської співпраці необхідно сконцентрувати зусилля щодо:

– залучення України до реалізації програми із розвитку національної космічної галузі, оскільки за цим напрямком малайзійська сторона віддає перевагу компаніям, які працюють в галузях наукових досліджень, системної інтеграції, виробництва та збирання, загальної авіації, аерокосмічного тренування, сертифікації й забезпечення.

В цьому контексті, найбільший прогрес був досягнутий в аерокосмічній сфері. Так, у вересні 2009р. за допомогою українського ракетноносія «Дніпро-1» (за малайзійською класифікацією – Dnipro-LV) перший малайзійський супутник «Тіунгсат – 1» був успішно виведений на орбіту. Ця подія стала, по суті, основою подальшого розширення співробітництва в космічній галузі.

На сьогодні, одним з найбільш масштабних проєктів співпраці між обома країнами у сфері високих технологій можна вважати виведення на орбіту другого малайзійського супутника «Меасат-1р» за допомогою українського ракетноносія «Зеніт-3слБ» (2009 р.).

Протягом початку 2014 року, відбулося подальше поглиблення контактів між Національним космічним агентством Малайзії (ANGKASA) та ДП «КБ «Південне» і Державним космічним агентством України з метою розширення співробітництва між двома країнами в аерокосмічній сфері. Розглядається питання щодо відвідання ДП «КБ «Південне» малайзійськими спеціалістами, зокрема компанії «MEASAT Satellite Systems». У цьому зв'язку опрацьовується можливість налагодження прямих контактів з керівництвом компанії «MEASAT Satellite Systems»;

– просування українських середньо-магістральних літаків для забезпечення пасажирських і транспортних авіаперевезень країнами АСЕАН та легких літаків для авіасполучення між окремими малайзійськими островами. Для вирішення проблеми боротьби із лісовими пожежами актуальним є просування літаків АН-32Р. Важливим напрямком науково-технічного співробітництва є також налагодження співпраці в галузі літакобудування. Зокрема з метою розширення співробітництва між Україною та Малайзією в цій сфері, в тому числі, щодо виробництва композитних матеріалів та комплектуючих з них, триває процес встановлення контактів між ДП «Антонов» та Малайзійським інститутом технології композитних матеріалів (СТРМ) і компанією «AIROD». Продовжується також виконання програми співробітництва між ПАТ «Мотор Січ» та компанією «AIROD».

Здійснюється також налагодження контактів з зацікавленими компаніями та відомствами Малайзії щодо використання транспортних можливостей ДП «Антонов»;

– залучення українських підприємств-виробників обладнання та устаткування для гідроелектростанцій до участі у програмі розбудови сектора малайзійського паливно-енергетичного комплексу, особливо на території штату Саравак, де вже визначено близько 50 місць, придатних для будівництва ГЕС;

– постачання продукції українських суднобудівних компаній, що пов'язано із підвищенням в Малайзії попиту на морські транспортні та допоміжні судна.

Українсько-малайзійське інвестиційне співробітництво знаходиться на початковій стадії свого розвитку. Зараз взаємні інвестиції між Україною та Малайзією не зареєстровані. Пропозиції щодо співробітництва між нашими країнами у сфері інвестицій, а також проведення презентації інвестиційних можливостей України (роуд-шоу) на базі Національної інвестиційної компанії Малайзії «Казана» та Малайзійського агентства з інвестиційного розвитку (MIDA) були направлені Державному агентству з інвестицій та управління національними проектами

України. Крім того, досягнута також домовленість про проведення в Малайзії семінару «Інвестиційний клімат та інвестиційні можливості України» [7].

У рамках українсько-в'єтнамської співпраці перспективним є розвиток взаємодії у таких секторах машинобудування, як: суднобудування, транспорт, авіакосмічна сфера. Зокрема, в'єтнамські ділові кола й державні структури зацікавлені в імпорті з України продукції машинобудування (автомобілі «КрАЗ», трактори «ХТЗ», екскаватори «АТЕК», автокрани, верстати і преси харківського виробництва, промислові судна – сейнери, катери типу «Метеор», вугільні комбайни), виробів вітряного енергетичного устаткування.

Висновки і пропозиції. Отже, з наведеного вище можна зробити наступні висновки, що промислові підприємства на основі активізації розвитку традиційного виробництва машинобудівної продукції мають перспективні можливості для збільшення експорту та розширення номенклатури постачання української продукції машинобудування, які можуть поширюватися на нових ринках, але для цього в першу чергу для ефективної співпраці у галузі машинобудування необхідно активізувати створення сприятливих умов для ведення бізнесу, йдеться мова про захист приватних інвестицій, гармонізація технічних регламентів у відповідності до європейських і міжнародних норм та важливо переосмислення існуючих неефективних механізмів співпраці, а також створення в Україні структури з надання фінансової підтримки експорту, так званого, Експортно-кредитного агентства (ЕКА) [8].

Всі ці заходи будуть сприяти до залучення іноземних інвестицій щодо ведення бізнесу в Україні, забезпечення захисту українських експортерів від ризику неплатежів і фінансових витрат, сприятиме створенню умов для доступу до фінансових ресурсів, зростання доходів за рахунок створення нових робочих місць та обсягів виробництва продукції машинобудування, поширення виходу українських виробників продукції машинобудування на нові зовнішні ринки збуту, підвищення конкурентоспроможності продукції експортерів на світових ринках.

Список літератури:

1. Фарінович І. В. Особливості та проблеми формування оборотного капіталу підприємств машинобудівної галузі м. Дрогобича / І. В. Фарінович // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – Сер: Менеджмент. – 2007. – Вип. 605. – С. 129-135.
2. Дані Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Доступний з: <<http://www.ukrstat.gov.ua/>>.
3. Проблеми, напрями та чинники сприяння розвитку внутрішнього ринку України (реальний сектор економіки) // кол. монографія / [Дейнеко Л. В., Осташко Т. О., Точилін В. О. та ін.]; за ред. чл.-кор. НАНУ А. І. Даниленка; д-ра екон. наук, проф. Л. В. Дейнеко; д-ра екон. наук, проф. В. О. Точиліна; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. НАНУ. – К., 2013. – 292 с.
4. Гахович Н. Г. Перспективні ринки для продукції машинобудування // Стратегія збалансованого використання економічного, технологічного та ресурсного потенціалу країни: зб. наук. праць між нар. наук.-практ. Інтернет-конф. 4-5 червня 2015 р. (ПДАТУ, м. Кам'янець-Подільський). – Тернопіль: Крок, 2015. – С. 124-126.
5. Посольство України у Південно-Африканській Республіці (ПААР). [Електронний ресурс]. – Доступний з: <<http://rsa.mfa.gov.ua/ua/ukraine-za/trade>>.
6. Україна-Китай: підсумки-2014 і виклики-2015. [Електронний ресурс]. – Доступний з: <<http://forbes.ua/ua/opinions/1385100-ukrayina-kitaj-pidsumki-2014-i-vikliki-2015>>.
7. Посольство України в Малайзії. [Електронний ресурс]. – Доступний з: <<http://malaysia.mfa.gov.ua/ua/ukrainemy/trade>>.
8. В Україні повинно бути створене Експортно-кредитне агентство, – Н.Микольська. [Електронний ресурс]. – Доступний з: <http://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=a5a14e3c-fdfa-45d4-9e35-247f46102f7c&title=VUkrainiPovinnButiStvoreneEksportnokreditneAgentstvo-NataliiaMikolska>

Гахович Н.Г.

Институт экономики и прогнозирования
Национальной академии наук Украины

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

Аннотация

В статье проведен анализ внешнеэкономической деятельности рынка продукции машиностроения с учетом политико-экономических событий. Определена динамика украинского экспорта/импорта по основным группам товаров машиностроения. Обнаружены проблемы и перспективы развития торгово-экономического сотрудничества Украины с другими странами.

Ключевые слова: рынок машиностроения, экспорт, импорт, внутренний рынок, торгово-экономическое сотрудничество.

Gahovich N.G.

Institute for Economics and Forecasting
Ukrainian National Academy of Sciences

FEATURES OF DEVELOPMENT OF MARKET OF PRODUCTION OF MECHANICAL ENGINEERING IN UKRAINE

Summary

In article the analysis of foreign economic activity of the market of production of mechanical engineering taking into account political and economic events is carried out. Dynamics of the Ukrainian export / import is determined by the main groups of goods of mechanical engineering. Problems and perspectives of development of trade and economic cooperation of Ukraine with other countries.

Keywords: market of mechanical engineering, export, import, domestic market, trade and economic cooperation.

УДК 331.108+331.101.3

РОЗРОБКА НОВОЇ СИСТЕМИ СТИМУЛЮВАННЯ ПРАЦІ НА КЕЙТЕРИНГОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ

Гетьман О.О., Шеремет Г.В.

Дніпропетровська державна фінансова академія

У статті проаналізовано теоретичні підходи щодо розробки системи винагороди персоналу. Розглянуто види винагороди персоналу на кейтерингових підприємствах України. Проаналізовано ключові фактори, що впливають на ефективність системи винагороди персоналу на кейтерингових підприємствах. Запропоновано новий підхід до організації ефективної системи винагороди персоналу на прикладі конкретного кейтерингового підприємства.

Ключові слова: кейтеринг, система винагороди, нематеріальна мотивація, ключовий фактор, ефективність.

Вступ. На сьогоднішній день гострою проблемою у відносинах «роботодавець – найманий працівник» є побудова такої системи винагороди персоналу, яка б задовольняла обидві сторони. Адже для роботодавця матеріальна винагорода найманих працівників є чи не найвагомішою (найбільш обтяжливою) статтею витрат (у калькуляції собівартості продукції, послуг чи при складанні кошторису), яка в подальшому, відповідно, впливає на ціну його продукції (послуг) на ринку і на його чисті доходи. Для найманих працівників винагорода є природним джерелом існування і оплатою докладених зусиль при виконанні тієї чи іншої роботи в процесі трудової діяльності. Очевидно, що система винагороди персоналу має бути оптимальною і скеровувати найманих працівників на досягнення стратегічних цілей роботодавців: вона повинна враховувати розбіжності та спільні цілі в інтересах роботодавців і працівників, мотивувати персонал до ефективної трудової діяль-

ності та підвищувати успішність діяльності підприємства в цілому, що і актуалізує напрям наших наукових і прикладних досліджень.

Постановка проблеми. Проблемою кейтерингових підприємств України є неефективна система винагороди, яка викликає у працівників незадоволеність (як розміром, так і способами розподілу винагороди) і призводить до хворобливих наслідків у вигляді демотивації працівників, зниження продуктивності їх праці, високої плинності персоналу, напруженості у відносинах між співробітниками тощо. Це зумовлено невмінням керівників будувати ефективну адаптаційну систему винагороди персоналу відповідно до поточних умов та визначати фактори мотиваційного впливу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням проблеми побудови ефективної системи винагороди персоналу займалися такі відомі вітчизняні вчені як В. Данюк, Г. Дмитренко, С. Ка-