

вилучення елементів вандалізму, або для виправлення поширених орфографічних помилок.

У Вікіпедії немає централізованого складу редакторів, весь матеріал доповнюється учасниками (вікіпедистами). Всі учасники мають право писати статті на будь – які теми, або виправляти вже написані. Звідси випливає така ознака Вікіпедії, як відсутність авторських прав. Відповідно до суспільної ліцензії GNU, ніхто не може пред'являти свої авторські права на матеріали Вікіпедії [2].

Одним із головних пунктів у критиці проекту є те, що статті можуть кожним змінюватись і ніхто не відповідає за повноту і правильність інформації. На противагу цьому учасники Вікіпедії дотримуються думки, що легкість і доступність зміни інформації сприяє підвищенню ступеню її правильності і актуальності.

В глобальній мережі, більшість сервісів спочатку пропонують користувачам свої послуги на безоплатній основі, а згодом переходять на комерційне функціонування. Швидше за все так буде і з Вікіпедією, оскільки важко уявити, що автори цього глобального джерела інформації не намагатимуться отримати дохід із своєї розробки. В такому випадку проект Вікіпедія безперечно досягне комерційного успіху. Це, перш за все, пояснюється його популярністю серед користувачів мережі Інтернет.

1. *Вікіпедія // стаття – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Вікіпедія>* 2. *Українська Вікіпедія // стаття – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Українська_Вікіпедія*

Ю.І. Коцовський

студ. групи МОР-41

Науковий керівник – асист. каф. МО Прийма Л.Р.

ВІТЧИЗНЯНИЙ СУДПРОМ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Суднобудівна промисловість України після утворення незалежної держави дістала у спадок потужний промисловий потенціал: вісім високооснащених, високоприбуткових суднобудівних заводів, що склали близько 40% суднобудування колишнього СРСР. Суднове машино- та приладобудування забезпечували проектування та виготовлення найкращих у світі

морських газових турбін, найсучасніших радіолокаційних комплексів, гідроакустичних комплексів, величезної кількості різноманітного суднового обладнання, пристроїв та інше. Судноремонтні заводи, що мали 13 плавучих доків, здатні були виконувати ремонт практично усіх класів вітчизняних кораблів та суден. Однак необхідно зазначити, що 65% продукції суднобудівних підприємств складала військові кораблі, що будувались за держзамовленнями. Тому питання фінансування будівництва суден перед суднобудівними заводами не поставали. Проте після 1992 року, коли будівництво кораблів було практично зупинене, з'ясувалося, що більшість українських судновласників не мають коштів для будівництва необхідних їм суден на вітчизняних суднобудівних заводах, які одночасно втратили і військові, і цивільні замовлення. Виходом із даної ситуації стало будівництво суден на експорт. При цьому, українські суднобудівельні підприємства будували експортні судна на 10–12% дешевше, в порівнянні з іноземними фірмами, і замовників було вдосталь. Незважаючи на те, що закордонні замовники занижували контрактну ціну суден на 15–20% порівняно з світовими цінами, пояснюючи це ризиком вкладання коштів у промисловість України, будівництво суден на експорт усе одно залишалось доволі рентабельним. Непослідовна податкова політика (ставки, що часто змінюються, механізми нарахування та сплати податків, відсутність стабільних податкових пільг для іноземного інвестора); численні бюрократичні перепони на шляху реалізації інвестиційних проектів; невідповідність більшості підприємств до інвестування; відсутність продуманого інвестиційного планування; хронічна збитковість більшості вітчизняних суднобудівних заводів, – все це призвело до зниження завантаження виробничих потужностей та значного зростання витрат при будівництві суден, які стали перевищувати їхню контрактну вартість. При такому стані суднобудівних заводів та загальному стані економіки, іноземні замовники стали виявляти обережність та недовіру до заводів, пропонуючи контракти вже за умовами закордонних вимог, тобто сплата 10% вартості судна з певними гарантіями після підписання контракту та 90% – при передачі готового судна.

Перший віце-президент Асоціації суднобудівників України "Укрсудпром" Віктор Лисицький станом на 29.01.2010 року звернувся з листом до тодішнього прем'єр-міністра Тимошенко Ю.В. в якому було сказано наступне: "Суднобудівний комплекс України знаходиться у глибокій кризі. Де-факто наше суднобудування вмирає. Через 5-10 років у найкращому випадку в нас залишиться лише 2-3 підприємства із кількома тисячами працівників. Значною мірою це пояснюється важливою методичною "помилкою", котру влада робить в оцінці результатів роботи підприємств

суднобудування – офіційні підсумки базуються на порівнянні поточних показників лише із попереднім роком. Такий підхід не висвітлює трагічність змін, що відбулися після 1991 р. та, на превеликий жаль, все ще відбуваються. І тільки співставлення із результатами кінця 1990-х років дозволяє усвідомити глибину прірви, у яку ми впали. Нам зрозуміло, що повноцінне співставлення поточного стану справ у нашому суднобудуванні із його станом перед отриманням незалежності практично неможливо тому, що відбулися радикальні зміни в структурі продукції суднобудування та, відповідно, у використанні основних факторів виробництва (робочої сили, основних активів, матеріалів та комплектуючих). Ми практично не будемо складних та великих кораблів та суден, котрі формували левову частку завантаження українських заводів. Вкрай важливо, що саме вони визначали унікальний за своєю високою якістю професійно-кваліфікаційний склад трудових колективів та спеціалізацію учбових закладів; підприємства втратили потужну соціальну сферу, яка підтримувала розширене відтворення трудових колективів та, розвиток виробництва, в результаті чого різко скоротилися витрати на підготовку кадрів, НДДКР та інше. В даній сфері працювало десятки тисяч робітників; Саме тому динаміка чисельності штатних працівників залишається чи не єдиним більш-менш універсальним показником стану справ у суднобудуванні який показує, що за роки незалежності загальна чисельність штатних робітників підприємств суднобудівного комплексу скоротилася разів у п'ять. Особливо бентежить, що це неухильне скорочення чисельності радикально суперечить тенденціям, що склалися в Україні. Йдеться про наступне: у 2000р. економіка України у цілому розпочала зростання та, зрозуміло, зросла зайнятість. В судпромї навпаки зайнятість впала від 58, 7 тис. у році 2000-м до 30,9 тис. у 2009р. Зниження зайнятості склало 27,9 тис. робітників, або 43%. Гірше всього те, що скорочення виробництва кораблів відбувається головним чином за рахунок основних виробничих робітників – безпосередніх творців кораблів та суден. Саме тому ми оцінюємо стан справ у суднобудуванні як трагічний. Український капіталізм знищує кораблів!”

Слід підкреслити, що суднобудівна промисловість не може існувати без державної підтримки внаслідок своїх специфічних властивостей, таких як:

- значні капіталовкладення, які «заморожуються» на період будівництва суден;
- залежність вартості робіт, що виконуються, від зміни цін на електроенергію, сталь, прокат тощо;

- відсутність внутрішнього ринку суднобудування через відсутність державного замовлення;
- позитивна практика державної підтримки суднобудівної промисловості зарубіжних країн, зокрема надання прямих субсидій, і пільгові режими кредитування та оподаткування.

Потенціал українського суднобудування все ще залишається достатньо високим, адже морський комплекс України не є остаточно і безповоротно зруйнованим. Так, потрібні значні фінансові вливання, реорганізація і реструктуризація суднобудівних підприємств, але не все ще втрачено. На сьогодні в Україні розпочався етап правового захисту суднобудування, про що свідчать такі документи як: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6.05.09 р. № 581-р “Про схвалення стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року”; Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки суднобудівної промисловості України” зі змінами від 02.12.2010 року, які передбачають збільшення обсягів галузевого виробництва до 2015 р. у 2 рази порівняно з 2009р, та фінансування суднобудівної промисловості за рахунок держбюджету і в розмірах визначених у ньому щорічно. При цьому наша влада зробила один надзвичайно важливий крок в стимулюванні вітчизняного суднобудування прийнявши новий “Податковий кодекс” станом від 23.12.2010 року, згідно з яким з 1 січня 2011 року суднобудівні підприємства звільняються від податку на прибуток від основної діяльності терміном на 10 років, а також від земельного податку строком до 1 січня 2016 року. Такі поступки з боку держави повинні створити сприятливі умови для залучення інвестицій в суднобудівну галузь.

Товарообіг у світі постійно зростає, а з ним збільшується необхідність різного роду вантажних перевезень, найдешевшими з яких є морські, що створюють реальні можливості подальшого розвитку і будівництва водного транспорту. Тому, Україна може своєчасно звернути увагу на ці тенденції і почати активне відновлення суднобудівної промисловості. Проте все це можливо лише за активної опіки з боку держави, реального залучення вітчизняних та іноземних інвестицій, реструктуризації наявних підприємств і відновленню НДДКР та підготовки висококваліфікованих кадрів.

1. Борис Буркинський, Ганна Єфімова: Концептуальні засади реструктуризації суднобудування України – Економіст. № 7. липень. 2010. 2. Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року”; від 6.05.09 р.

№ 581-р. 3. Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки суднобудівної промисловості України” зі змінами від 02.12.2010 року. 4. “Податковий кодекс” станом від 23.12.2010 року. 5. Звернення першого віце-президента Асоціації суднобудівників України “Укрсудпром” Віктора Лисицького №04-10 від 29.01.2010 до Прем’єр-міністра України. 6. Бутко С. Флот України: минуле і теперішнє// Економіка України. – 2002. – №9.

А.С. Лозова

студ. групи МЕ-37

Науковий керівник – асист. каф. МО Кулиняк І. Я.

КОУЧ-МЕНЕДЖМЕНТ ЯК НОВИЙ ПОГЛЯД НА УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

В сучасному світі доба жорстокості і авторитаризму давно вже пройшла, люди вимагають свободи, рівності своїх прав та поваги до своєї особистості. Тому в ХХІ ст. основним джерелом конкурентних переваг практично у всіх галузях, у всіх організаціях є людський потенціал. Посилення конкуренції, з одного боку, вимагає постійної інтенсифікації роботи, підвищення продуктивності праці, а з іншого – чуйного ставлення до персоналу, уваги до потреб співробітників, їх бажання розвиватись і зростати професійно.

Задоволення цих, на перший погляд, несумісних вимог можливе в рамках нового стилю менеджменту на основі коучингу, який є не тільки стилем, але й системним, чітким і в той же час гнучким підходом в управлінні.

Коучинг зародився в Америці у 80-х роках минулого століття. Вважається, що його засновниками були американські дослідники в галузі менеджменту, психології та спорту: Т.Гелві, Т.Дж.Леонард, Д.Уїтмор та інші. На даний час існує близько 50 шкіл і 500 видів коучингу, починаючи від індивідуального коучингу і закінчуючи соціальною роботою. Прийнято вважати, що коучинг як окрема професія остаточно сформувався на початку 90-х років ХХ століття. В Америці професія коуча офіційно визнана в 2001 році завдяки старанням Міжнародної Федерації коучів [1, с.156].

Джон Уїтмор є одним із основоположників коуч-менеджменту, який сформулював новий стиль управління людськими ресурсами, технології якого сприяють мобілізації внутрішніх можливостей і потенціалу праців-