

Ільчук І.І., Яровий І.М.

*Промислово-економічний коледж НАУ, Київ*

**ПРОДУКТИВНІСТЬ ПРАЦІ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ШЛЯХІВ  
ВИКОРИСТАННЯ РЕЗЕРВІВ ЇЇ ЗРОСТАННЯ НА ПІДПРИЄМТВАХ  
АВІАБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ**

Україна входить до числа 9 країн світу, що мають власне виробництво літаків повного циклу. Авіабудування являє собою один з стратегічно важливих секторів національної економіки, що представлений ДП «Антонов», Харківським державним авіаційним виробничим підприємством та ДП «Завод 410 цивільної авіації».

Вітчизняне авіабудування має досить напрацьовану технологічну базу, розвинену інфраструктуру виробництв повного циклу. Але існує ряд проблем, які роблять частку авіабудівної промисловості України дуже малою на світовому ринку. Однією з критичних проблем галузі є низька продуктивність праці. Виною цьому є зношеність основних фондів підприємств галузі до 70%. Галузь потерпає від дефіциту кваліфікованих кадрів. Деякі з цих проблем є досить очевидними та представленими у працях: Ю. Єгупова, А. Матвійчука, К. Меллерович, Я. Кваші, Й. Петрович, Л. Ревудського, В. Самочкіна, О. Шубіна та інших вчених. Розвиток авіаційної промисловості досліджувалися такими галузевими експертами, як В. Богуслаєв, Д. Ківа, Г. Коротнев, С. Подреза, Є. Сич.

Ми вважаємо, що резерви підвищення продуктивності праці в авіабудівній галузі України лежать в площині використання можливостей підвищення якості використовуваної робочої сили, застосування ефективніших засобів виробництва, вдосконалення поєднання робочої сили із засобами виробництва

Враховуючи стратегічну важливість галузі ми переконані, що без належного фінансування та підтримки з боку держави існує значний ризик погіршення продуктивності праці. У 2010 році стан фінансування галузі суттєво погіршився. Незважаючи на існуючу потребу, кошти з державного бюджету на авіаційну промисловість взагалі не виділялися. В цей період на двох серійних заводах (Харківське державне авіаційне виробниче підприємство та «Серійний завод «Антонов») було випущено лише по одному літаку. Це при тому, що потужності тільки Харківського заводу дають змогу випускати по 40 машин щороку.

Ситуація дещо покращилася у 2011 році, оскільки після прийняття Верховною Радою 14 червня поправки до держбюджету-2011 відбулося поповнення статутних капіталів державних підприємств авіаційної промисловості на 300 млн. грн.

Отже, дослідивши діяльність основних авіабудівних підприємств України, можна стверджувати, що Україна має певний потенціал в цій галузі. Існують декілька варіантів підвищення продуктивності галузі в цілому, але вони не будуть ефективними без збільшення частки державного фінансування, чи залучення закордонних інвестицій.