

*Максимишина Н.В.
пров. економіст, аспірант
РВПС України НАН України*

РОЗВИТОК ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У МАШИНОБУДУВАННІ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

У статті досліджено процеси інтеграції у машинобудуванні та проаналізовано вплив світової фінансово-економічної нестабільності на підприємства цієї галузі.

Ключові слова: інтеграція, інтеграційні процеси, фінансово-економічна нестабільність, машинобудування.

Постановка проблеми та аналіз останніх публікацій.

Глобалізація сучасного етапу розвитку світових ринкових та суспільних відносин, постійно зростаючий рівень конкуренції, швидкий розвиток техніки і технологій є визначальними чинниками інтеграції як між країнами, так і між конкурентними галузями промисловості. Тобто, основою сучасного промислового виробництва виступають транснаціональні інтегровані компанії, які вже зайняли головні позиції у провідних галузях економіки. Тому підвищується роль інтеграційних процесів як механізму забезпечення зростання економічного потенціалу, стабільного функціонування та підвищення рівня конкурентоспроможності промислових підприємств.

Дослідженню динаміки інтеграційних процесів внаслідок впливу світової фінансово-економічної нестабільності на вітчизняну економіку в цілому та на підприємства машинобудування зокрема приділяється багато уваги у сучасних наукових статтях та періодичних публікаціях, наприклад таких авторів як Лук'яненко Д.Г., Дергачова В., Новицький В., Горбашевська М.О., Колісник М.К., Сміх К.Е., Сакун Л.М., та ін. [1-6].

Метою статті є дослідження наслідків впливу фінансово-економічної нестабільності на підприємства машинобудування та виявлення особливостей проявів інтеграційних процесів у цій галузі.

Виклад основного матеріалу.

Незважаючи на те, що вже минув досить тривалий час з моменту виникнення світової фінансово-економічної нестабільності в Україні (набула розвитку з осені 2008 року) кризові явища досі прогресують, здобуваючи все більшу глибину і дедалі ширших вимірів і розповсюджуючись на усі галузі вітчизняної промисловості. Хоча багато наукових експертів стверджують, що економічна нестабільність вже минула і більшість підприємств різних галузей промисловості України вже досягли „кризового дна”, але аналізуючи сучасний стан машинобудування виявляється зворотна тенденція.

Світові кризові явища особливо гостро відчули насамперед експортоорієнтовані підприємства машинобудування. Так, за даними Держкомстату скорочення експорту продукції протягом 2009 р. спостерігалось майже в усіх підгалузях машинобудування. Найбільшим, більше ніж удвічі воно було в експорті транспортних засобів та шляхового обладнання і становило на 2724,9 млн. дол. менше ніж за попередній рік, експорт механічного та електричного обладнання зменшився на 1326,8 млн. дол., а експорт оптичних та медико-хірургічних приладів навпаки трохи збільшився — на 36,0 млн. дол.

Така ж динаміка спостерігається і в імпорті машинобудівної продукції, внаслідок скорочення попиту на неї в багатьох галузях вітчизняної економіки. Так наприклад, у 2009 р. скорочення імпорту механічного і електричного обладнання становило 7122,8 млн. дол., транспортних засобів та шляхового обладнання — 9927,6 млн. дол., оптичних приладів та медико-хірургічних апаратів — 551,8 млн. дол. у порівнянні з 2008 р.

Але з початку 2010 року спостерігається незначне поживлення експорту та імпорту продукції практично в усіх підгалузях машинобудування. За даними Держкомстату експорт механічного та електричного обладнання, транспортних засобів та шляхового обладнання, оптичних приладів та медико-хірургічних апаратів за I квартал 2010 р. вже перевищує показники за цей період у 2009 р. Підвищення обсягів імпорту машинобудівної продукції спостерігається лише у механічному і електричному обладнанні, а також оптичних приладах і медико-хірургічних апаратах, а імпорт транспортних засобів та шляхового обладнання у I кварталі 2010 р. поки що нижчий за показники 2009 р., окрім дорожнього обладнання та морських або річкових плавучих засобів (табл. 1).

Посилення кризових явищ протягом 2009 р. відчули на собі більшість підприємств машинобудування, що й призвело до масштабного спаду виробництва. Так наприклад, скорочення більше ніж удвічі у 2009 р. спостерігалось у виробництві мостових та інших кранів, борони дискових, тракторів для сільського та лісового господарства, верстатів токарних та для оброблення дерева, вимірювальних приладів, автоматичних приладів та апаратури, легкових автомобілів, автобусів, тощо (табл. 2).

Звичайно це відобразилося внаслідок „ланцюгової” реакції на фінансових показниках діяльності підприємств. Тобто, незважаючи на прибуткову діяльність у 2008 р., підприємства «Дніпровагонмаш», «Луганськтепловоз», «Донбаскабель» та Київський мотоциклетний завод у 2009 р. все ж таки отримали збитки. А такі підприємства як «Мотор Січ», «Азовмаш», «ХСЗ» (Херсонський суднобудівельний завод), «ЗТР» (Запоріжтрансформатор), завод «Супер», «Науково-виробниче об'єднання ім. Фрунзе» та «Харківський підшипниковий завод» (ХАРП) навпаки продемонстрували протилежний приклад і у кризовий 2009 р. не лише перекрили збитки, а й отримали прибутки від своєї діяльності (табл. 3).

В той же час у негативному на перший погляд впливі світової нестабільності можна знайти і позитивні моменти, зокрема — посилення інтеграційних процесів між підприємствами машинобудування на іншому рівні організаційно-господарської взаємодії як у промисловому, так й фінансово-промисловому напрямках.

Таблиця 1

Динаміка експорту-імпорту продукції машинобудування у 2008-2010 рр., (млн. дол. США)

	Експорт				Імпорт			
	2008	2009	I кварт. 2009	I кварт. 2010	2008	2009	I кварт. 2010	I кварт. 2010
Всього	66954,4	39702,9	8337,5	10336,3	85535,4	45435,6	9779,5	11796,1
Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення звуку	6341,1	5014,3	903,4	1152,5	13379,8	6257,0	1027,4	1497,1
котли, машини, апарати і механічні пристрої	3497,8	2787,0	498,8	683,4	9571,5	3947,8	671,1	856,1
електричні машини і устаткування	2843,4	2227,4	404,6	469,1	3808,4	2309,3	356,3	641,0
Транспортні засоби та шляхове обладнання	4321,3	1596,4	363,1	567,6	12091,4	2163,8	646,8	573,6
залізничні або трамвайні локомотиви, дорожнє обладнання	2653,2	777,1	178,7	409,5	632,6	92,7	21,3	37,2
засоби наземного транспорту, крім залізничного	1243,8	381,4	98,4	90,5	11370,3	1963,2	613,4	522,2
аеронавігаційні або космічні апарати	224,6	193,1	17,5	19,3	45,0	52,2	7,1	4,8
плавучі засоби морські або річкові	199,7	244,9	68,5	48,3	43,6	55,8	5,1	9,4
Прилади і апарати оптичні, для фотографування або кінематографії; апарати медико-хірургічні; годинники; музичні інструменти	242,7	278,7	46,6	54,1	1222,6	670,8	148,6	173,7
прилади та апарати	241,1	277,2	46,3	53,6	1177,7	651,5	145,4	168,1
годинники	1,5	1,2	0,3	0,3	31,5	12,4	1,8	3,9
музичні інструменти	0,2	0,3	0,0	0,2	13,3	6,9	1,4	1,7

Розраховано за даними Держкомстату України [7].

Таблиця 2

Виробництво основних видів продукції машинобудування у 2007-2010 рр.

	2007 ⁹	2008 ⁹	2009 ¹⁰	2009 р. до 2008 р., у %**	січень-квітень 2010 ¹⁰
Котли центрального опалення, тис. шт.	348	326	214	65,7	38,4
Крани мостові на нерухомих опорах, шт.	235	200	69	34,5	15
Крани інші (козлові і мостові пересувні, порталні, дерик-крани суднові), шт.	352	372	158	42,5	45
Устаткування холодильне і морозильне промислове та насоси теплові, тис. шт.	173	153	104	68,0	*
Трактори для сільського та лісового господарства, шт.	5282	6339	1443	22,8	859
Борони дискові, шт..	5751	5517	926	16,8	420
Розпушувачі та культиватори, тис. шт.	9,2	10,4	3,0	28,9	2,0
Сівалки, тис. шт.	7,1	9,9	1,6	16,2	*
Верстати токарні, розточувальні, свердлувальні, фрезерувальні, шт.	336	307	89	29,0	*
Верстати для оброблення дерева, шт.	3160	2444	910	37,2	294
Холодильники-морозильники побутові комбіновані з окремими зовнішніми дверцятами, тис. шт.	824	557	325	58,4	24,9
Холодильники побутові, тис. шт.	310	222	157	70,7	*
Машини пральні, тис. шт.	173	230	164	71,3	34,8
Електродвигуни та генератори постійного струму, тис. шт.	327	91,8	52,9	65,3	*
Електродвигуни та генератори змінного струму, електродвигуни універсальні, тис. шт.	670	602	393	57,6	121,5
Трансформатори електричні, млн. шт.	19,5	17,4	12,1	69,5	1,2
Апаратура електрична високовольтна, тис. шт.	573	310	226	72,9	81,7
Апаратура електрична низьковольтна, млн. шт.	75,9	67,4	47,7	70,8	14,1
Провід ізолюваний обмотувальний, тис. т	15,4	17,0	10,2	60,0	2,7
Проводи та кабелі електричні низьковольтні на напругу до 1000 В, тис. км	591	562	367	65,3	111,0
Проводи та кабелі електричні високовольтні на напругу більше 1000 В, тис. км	19,1	20,1	10,1	50,3	2,0
Прилади напівпровідникові, млн. шт..	25,6	24,3	24,8	102,1	*
Прилади для вимірювання фізичних та хімічних величин, тис. шт..	8136	8928	4458	49,9	*
Лічильники електроенергії, включаючи калібрувальні, тис. шт..	1317	1624	1573	96,9	*
Прилади та апаратура для автоматичного регулювання та керування, тис. шт..	1887	1715	299	17,4	*
Телевізори, тис. шт.	507	558	235	41,9	25,2
Автомобілі легкові, тис. шт.	380	402	65,7	16,4	15,2
Автобуси, шт.	9127	10188	1473	14,5	675
Автомобілі вантажні, тис. шт.	11,4	11,8	2,5	21,2	1,4
Вагони вантажні несамохідні, тис. шт.	31,5	30,2	12,6	42,0	*
Причепи та напівпричепи автомобільні, тис. шт.	30,8	32,7	18,9	67,6	*

⁹ Джерело: [9].¹⁰ Джерело: [10].

* Інформація конфіденційна відповідно до Закону України "Про державну статистику".

** Розраховано автором

Фінансові показники діяльності підприємств машинобудування
України у 2008 - 2009 рр.¹², (млн. грн.)

Підприємство / завод	(+) прибуток / (-) збиток	
	2008	2009
Авіакосмічна промисловість		
„Мотор Січ” – найбільший в СНГ виробник авіаційного і газотурбінного устаткування	2,6	741,2
Металургійне машинобудування		
ЗАТ „НКМЗ” – Новокраматорський машинобудівний завод	773,4	*
Маріупольський завод важкого машинобудування	-29,0	-167,4
ВАТ Краматорський завод важкого верстатобудування	-26,0	-5,5
ВАТ „Азовмаш”	2,4	2,6
Гірничощахтне і гірничорудне машинобудування		
ЗАТ НВК „Гірничі машини” – науково-виробнича компанія (Київ)	44,5	*
ВАТ „Артемівський машзавод „ПОБЕДА ТРУДА”	-0,7	-1,4
ЗАТ „КЗГО” – Криворізький завод гірничого обладнання	114,4	57,0
ВАТ „Горлівський Машзавод”	-1,3	-1,4
Підшипникова промисловість		
ВАТ „ХАРІП” – Харківський підшипниковий завод	-6,5	35,5
Залізничне машинобудування		
ВАТ „Дніпровагонмаш”	163,3	-136,9
ВАТ „Ізюмський ТРЗ”	-9,5	0
ВАТ „ХК „Луганськтепловоз”	1,1	-157,4
ВАТ „КВБЗ” – Крюківський вагонобудівний завод	400,0	71,5
ВАТ „ДТРЗ” – Дніпропетровський тепловозоремонтний завод	7,5	0,3
ВАТ „ЗЕРЗ” – Запорізький електровозоремонтний завод	4,4	0,4
Приладобудування		
ВАТ „Рівненський радіотехнічний завод”	-1,42	-2,1
Промисловість засобів зв’язку		
ДХК „Дніпровський машзавод”	-4,1	-9,5
Автомобільна промисловість		
ВАТ „Запорізький автомобільний завод”	-189,8	-145,0
ВАТ „КМЗ” – Київський мотоциклетний завод	1,3	-8,0
АТ „ХК „АВТОКРАЗ”	33,7	30,9
ВАТ „ЛУАЗ” – Луцький автомобільний завод	-165,9	*
ЗАТ „Єврокар”	190,5	16,7
ВАТ „КРКЗ” – Кременчукський колісний завод	26,1	1,1
Суднобудівельна і судноремонтна промисловість		
ВАТ „WADAN YARDS OKEAN” (Миколаїв)	-131,3	-132,3
ВАТ „ХСЗ” – Херсонський суднобудівний завод	0,4	1,5
ВАТ „Завод „Ленінська кузня”	-41,5	-8,4
Електротехнічна промисловість		
ВАТ „ХЕЛЗ” – Харківський електротехнічний завод	65,0	*
ВАТ „Харківський електротехнічний завод „Укрелектромаш”	-13,0	-8,7
ВАТ „ДЕМЗ” – Дніпропетровський електромеханічний завод	26,0	-1,0
ВАТ „Завод МІТ” – завод малогабаритних трансформаторів	2,9	1,0
ВАТ „ЗТР” – Запоріжтрансформатор,	527,8	983,2
ВАТ „Супер” – Запорізький завод надпотужних трансформаторів	2,5	7,7
ВАТ „Донбаскабель”	9,6	-21,9
Верстатобудівельна і інструментальна промисловість		
ВАТ „Дніпропрес”	-29,6	-171,1
Тракторне і сільськогосподарське машинобудування		
ВАТ „ВЗТА” – Вінницький завод тракторних агрегатів	110,0	*
ВАТ „Токмацький КПЗ” – Токмацький ковальсько-штампувальний завод	5,3	2,1
ВАТ „Харківський тракторний завод ім. Орджонікідзе”	-155,0	-104,1
Хімічне та нафтове машинобудування		
ВАТ „Сумське машинобудівне науково-виробниче об’єднання ім. Фрунзе”	-162,3	403,3
ВАТ „Свеський насосний завод”	-4,7	0,0

Річні фінансові звіти підприємств [11].

* Дані відсутні.

Так наприклад, посилення інтеграційних процесів на підприємствах машинобудування відбувається у формі кооперації. Кооперація – це добровільне об'єднання підприємств для досягнення спільних цілей у господарській діяльності. Найважливішою рисою цієї форми інтеграції є самостійність, економічна свобода діяльності підприємств, та спільність економічних інтересів усіх членів кооперації [8]. Тому саме цей вид інтеграції приваблює вітчизняних машинобудівників, оскільки взаємна інтеграція у вигляді кооперації залишається на рівні партнерства і не призводить до зміни власника, як це вже відбувалося на початку 90-х років, коли процеси інтеграції відбувалися шляхом „жорсткого” поглинання.

Таким прикладом кооперації є утворення спільного підприємства між концерном „Азовмаш” та Акмолінським заводом (Казахстан). Договір з казахськими машинобудівниками був підписаний у вересні 2009 р. і передбачає, що „Азовмаш” буде головним підрядником у постачанні вагонів для Казахської залізниці і таким чином на найближчі півтора року буде завантажений замовленням з визначеним ринком збуту [12].

Продовжується також співпраця концерну „Азовмаш” з Вишакхапатнамським металургійним заводом (Індія), де вже працюють три „азовмашевських” 150-тонних конвертера, які потребують запчастин і модернізації, а у рамках індійської держпрограми підтримки металургії концерн розраховує на участь у реконструкції сталеплавильного цеху №1 цього ж заводу.

„Стахановський вагонобудівний завод” („СВЗ”) обрав фінансово-промисловий вид інтеграції увійшовши до групи „Фінанси і кредит”, яка вже надала підприємству фінансову підтримку. В рамках „Програми підтримки вітчизняного виробника” (стартувала у січні) компанія поновила кредитування з закупівлі вагонів „СВЗ” за клієнтською програмою „Вагони і кредит”. На сьогодні завод активно просуває свою продукцію на ринки Прибалтики і Росії, що дозволить йому розраховувати на випуск у 1,8 – 2 тис. вагонів на рік, що буде достатнім для рентабельної діяльності підприємства [13].

Важливими чинниками посилення інтеграційних процесів є відсутність замовлень, яка спонукає підприємства до активного пошуку нових зовнішніх ринків збуту, а також жорстка конкуренція зі світовими лідерами галузі — компаніями Danieli (Італія), Siemens VAI (Австрія), SMS Demag (Німеччина), російськими заводами важкого машинобудування „Уралмаш” та „Брянський машзавод”, яка ще більше посилює прагнення вітчизняних машинобудівників до перетворення своїх конкурентів на партнерів через реалізацію спільних з ними проектів. Прикладом таких інтеграційних процесів у металургійному машинобудуванні є те що, Новокраматорський машинобудівний завод („НКМЗ”), одне з найбільших підприємств України яке експортує продукцію важкого машинобудування, спільно з Danieli (Італія) приймає участь у тендерах в Індії. Також „НКМЗ” посилює інтеграційну взаємодію у напрямі розширення дилерської мережі за кордоном шляхом об'єднання зусиль з фірмами, які займаються постачанням електронної продукції для машинобудівників [14].

Посилення інтеграційних процесів внаслідок впливу світової кризи, не залишилися без уваги та підтримки з боку держави. Таким прикладом горизонтальної інтеграції у авіаційній промисловості є утворення (згідно розпорядження Кабміну України №758-р від 1 липня 2009 р.), державного концерну „Антонов”. До складу держконцерну окрім АНТК ім. Антонова ввійшли також два серійних авіазаводи – київський „Авіант” і „Харківське державне авіаційне виробниче підприємство” (ХДАВП) та 410-й авіаремонтний завод цивільної авіації. Метою прийняття державою такого рішення є насамперед оздоровлення авіаційної галузі, тому що донедавна

державне підприємство КІАЗ „Авіант” яке працювало з потужністю до 200 літаків на рік та отримувало постійну фінансову підтримку з боку держави, все таки було доведено до банкрутства і його борги вже перевищили мільярди гривень [15].

Ще один приклад посилення інтеграції за підтримки держави, закладено у державній цільовій програмі реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу на період до 2013 року, якою передбачається утворення господарських об'єднань у авіабудуванні, суднобудуванні тощо. Головною метою цієї програми є оптимізація витрат підприємств оборонно-промислового комплексу на виробництво і сприяння реформуванню галузі шляхом створення інтегрованих об'єднань [16].

Висновок. Отже, в цілому ситуація на підприємствах машинобудування і досі залишається складною, а світова фінансово-економічна криза лише загострює вже давно існуючі проблеми та призводить до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств.

В той же час дослідження останніх тенденцій розвитку галузі свідчить про формування певної позитивної динаміки обсягів виробництва і експорту продукції машинобудування. Не менш важливою тенденцією розвитку галузі є посилення інтеграції як у промисловому так і фінансово-промисловому напрямках на підприємствах машинобудування. Тобто, підприємства у протистоянні викликам кризи вдалися до ефективного антикризового управління, яке характеризується здатністю своєчасно та конструктивно адаптуватися до змін зовнішнього середовища, через дослідження та удосконалення внутрішнього управління та формування структури діяльності, завдяки якій вони зможуть досягти стратегічних і поточних цілей. Одним з напрямів такого реформування організаційної структури машинобудівних підприємств є утворення сучасних інтегрованих структур з вітчизняними та зарубіжними партнерами та розширення інтеграційної взаємодії з суб'єктами господарювання різних галузей.

Список використаних джерел:

1. Лук'яненко Д.Г. „Економічна інтеграція і глобальні проблеми сучасності” [навч. посібник] // Лук'яненко Дмитро Григорович.—К.: КНЕУ.—2005.—204 с.
2. Колісник М.К., Сміх К.Е. „Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції”/ М.К. Колісник, К.Е Сміх // Регіональна економіка.—2008.—№4.—С.163-172.
3. Дергачова В. „Глобалізація та інтернаціоналізація світогосподарських зв'язків: основні виклики і перспективи розвитку.” / В.Дергачова// Економіка України.—2010.—№3(580).—С.91-95.
4. Новицький В. „Глобальна фінансово-економічна криза: сутність, системність проявів та перспективи подолання” / [Електронний ресурс] // Валерій Новицький / Економічний часопис – XXI.—2009.—№ 1-2.—Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ech/2009_1_2/01_Novitckiy.pdf
5. Сакун Л.М. „Тенденції і закономірності розвитку машинобудівної галузі України в умовах глобалізації економіки” / Леся Миколаївна Сакун // [Електронний ресурс] // Економічні науки.—2008.—Режим доступу: http://www.rusnauka.com/8_NIT/Tethis/Economics/27746.doc.htm
6. Горбашевська М.О. „Тенденції розвитку ринку машинобудування в умовах глобалізації”/ [Електронний ресурс] / М.О. Горбашевська / Економічний простір.—2009.—№23.—Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2009_23/1/gorbash.pdf

7. Статистична інформація за 2008-2010 рр. [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державного комітету статистики України.—Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Економічна енциклопедія: у 3 т.; відп. ред. С.В. Мочерний — К.: Вид. центр „Академія”, 2000—2002.—Т. 2.—2001—С.73—75.
9. Статистичний щорічник України за 2008 рік. / за ред. О.Г. Осауленка/ Державний комітет статистики України. — К.: Консультант.—2009.—С. 128-129
10. Статистична інформація за 2009-2010 рр. [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державного комітету статистики України.—Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Дані з загальнодоступної інформаційної бази даних ДКЦПФР. [Електронний ресурс] / Офіційний сайт. —Режим доступу: <http://www.smida.gov.ua/>
12. Состояние машиностроения. / Машиностроение Украины / [гл. ред. С. Садошенко] / Агентство „Деловой Мир”.—2009.—№ 19 (157)—1-15 октября.— С. 6-7.
13. Машиностроение: истина – посередине. / Машиностроение Украины / [гл. ред. С. Садошенко] / Агентство „Деловой Мир”.—2009.—№ 18 (156)—16-30 сентября.—С. 5-6.
14. Новости ЗАО „НКМЗ”. / Машиностроение Украины / [гл. ред. С. Садошенко] / Агентство „Деловой Мир”.—2009.—№ 18 (156)—16-30 сентября.—С. 62.
15. Авіапром отримав шанс на одужання. /Галина Іщенко / Урядовий кур’єр.— 2009.—15 вересня.—№ 168.—С. 5
16. Найкращий варіант економії. Урядовий кур’єр.—2009.—3 жовтня.—№ 182.—
—
С. 4

Максимишина Н.В. Развитие интеграционных процессов в машиностроении в условиях финансово-экономической нестабильности

В статье исследованы процессы интеграции в машиностроении и проанализировано влияние мировой финансово-экономической нестабильности на предприятия этой отрасли.

Ключевые слова: интеграция, интеграционные процессы, финансово-экономическая нестабильность, машиностроение.

Maksimishina N.V. Development of integration processes in machine building in the conditions of financial and economic instability

The article examines the processes of integration in the engineering and analyzes the impact of global financial and economic instability in those industries.

Key words: integration, integration processes, finance and economic instability, mechanical engineering.