

УДК 004.9:621.1

Т. В. Гринько,
д. е. н., доцент, завідувач кафедри економіки та управління підприємством,
Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF UKRAINE MACHINE-BUILDING COMPLEX

У статті досліджено сучасний стан та тенденції розвитку вітчизняного машинобудування. Визначено чинники та проблеми розвитку галузі машинобудування України. Обґрунтовано перспективи і напрями стимулювання розвитку машинобудівних підприємств, підвищення ефективності їх функціонування.

In the article the current status and trends in domestic engineering are investigated. Factors and problems of engineering Ukraine defined. The perspectives and directions of stimulating the development of machine-building enterprises, increasing their effectiveness grounded.

Ключові слова: машинобудівний комплекс, промисловість, конкурентоспроможність, інноваційна активність, інвестиції.

Key words: machine-building complex, industry, competitiveness, innovation activity, investments.

ВСТУП

Машинобудування відіграє провідну роль у соціально-економічному розвитку України і по праву вважається фундаментом всієї промисловості України. Машинобудування — це технологічна база національної економіки. Без розвитку цієї галузі неможливо перейти на виробництво високотехнологічної продукції і, крім цього, рівень розвитку машинобудування є одним з основних показників економічного і, насамперед, промислового розвитку країни.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Багатогалузева структура машинобудування та його техніко-економічні особливості (конструкційна складність машин, широкий розвиток процесів спеціалізації та кооперування, малотранспортабельність, метало- і працеемність тощо) зумовлюють специфіку розміщення різних галузей. Вирішальне значення при їх розміщенні мають такі фактори, як споживчий, сировинний, трудовий, науковий і особливо зручне транспортно-географічне положення або поєднання всіх зазначених факторів [1]. Саме тому перед машинобудівними підприємствами все більш актуальними стають проблеми підвищення рівня конкурентоспроможності як на міжнародному ринку, так і на внутрішньому ринках.

АНАЛІЗ ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Аналізом розвитку та стану машинобудівного комплексу займається велика кількість вітчизняних вчених: Я. Кудря, Т. Жуковська, Н. Карачина, В. Зазарченко, А. Золотарьов, Р. Скриньковський, О. Хмелевський, І. Макаренко, Д. Малащук, В. Ольшевський, В. Яковенко та інші. Однак, незважаючи на те, що багато уваги приділяється вивченню стану, основних проблем та перспектив розвитку машинобудівного комплексу України, постійній динаміці та зміні у машинобудуванні, залишаються невирішеними питання розроблення перспективних напрямів стимулювання розвитку машинобудівних підприємств, підвищення ефективності їх функціонування.

Метою статті є визначення чинників і проблем розвитку підприємств вітчизняного машинобудування, обґрунтування перспектив і напрямів стимулювання розвитку машинобудівних підприємств на засадах аналізу сучасного стану та тенденцій розвитку машинобудівного комплексу України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕНЬ

Машинобудівний комплекс включає 23 підгалузі. В Україні цей комплекс — один з найбільш розвинених. З

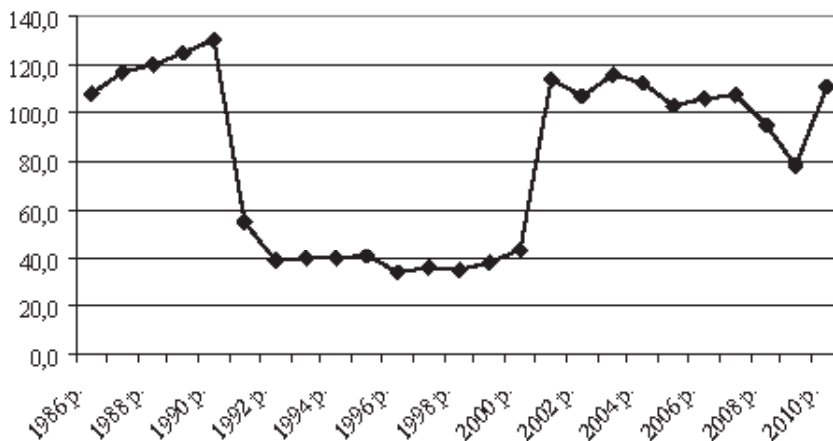


Рис. 1. Індекси обсягів продукції машинобудування (% до попереднього року)

Складено автором на підставі даних Держкомстату України [5].

1940 по 1990 роки обсяг його продукції виріс у 95 разів. З кінця 70-х років машинобудування стає провідною галуззю промисловості. На нього припадає понад 40% усього промислово-виробничого потенціалу індустріального виробництва. Частка продукції комплексу в загальному обсязі продукції промисловості становить 12%, а в обсязі ВВП — [7].

В економічно розвинених країнах на частку машинобудівних виробництв припадає від 30 до 50% загального обсягу випуску промислової продукції (у Німеччині — 53,6%, Японії — 51,5%, Англії — 39,6%, Італії — 36,4%, Китаї — 35,2%) [2].

Вже п'ятий рік поспіль темпи зростання українського машинобудування випереджають темпи зростання промисловості в цілому. У 2007 році зростання машинобудування склало 19% проти 7,6% по промисловості в цілому, 2008—2009 роки характеризуються спадом унаслідок кризи, причому в 2009 р. майже на 45%, але вже в 2010 році обсяг промислового виробництва збільшився на 11%, а по машинобудуванню — в 3 рази більше — на 36%, у 2011 році на 8% і 17% відповідно.

На сьогоднішній день машинобудування розглядається як найбільший комплекс, від діяльності якого залежить конкурентоспроможність товарів і послуг як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Машинобудування України нараховує 11267 підприємств, з яких 146 — великі підприємства, 1834 середніх і 9287 малих підприємств [3].

Машинобудування відіграє важливу роль у територіальному поділі праці й активно впливає на формування функціональної і територіальної структури економічних районів. В Україні виділяють 7 основних районів концентрації машинобудівних підприємств.

Найбільш розвиненими в Україні є: Харківський машинобудівний район, який включає машинобудування Харкова, Харківської, Полтавської та Сумської областей. Харківський машинобудівний район розміщений між Центральним районом Росії, Донбасом і індустріальною Наддніпряниною, з якими має тісні виробничі та побутові зв'язки. У районі зосереджено 25% робітників, зайнятих у машинобудівній промисловості.

Другий район машинобудування — Придніпровський. Район охоплює територію Дніпропетровської, Запорізької та Кіровоградської областей. Провідне місце тут займає важке машинобудування.

Донбаський машинобудівний район включає Донецьку та Луганську області. Машинобудування району орієнтується на місцевий метал і спеціалізується на виробництві металомісткої продукції — машин і устаткування для чорної металургії, гірничодобувної промисловості, транспорту, сільського господарства тощо.

До Центрально-українського машинобудівного району належать: м. Київ, Київська, Житомирська, Черкаська та Чернігівська області. Район спеціалізується на верстатобудуванні, виробництві машин для хімічної та будівельної індустрії, транспорту, сільського господарства, на електротехнічному машинобудуванні, виробництві технологічного обладнання та приладобудуванні.

Подільський машинобудівний район у складі Вінницької, Хмельницької, Тернопільської та Чернігівської областей — один з найбільш молодих в Україні, спеціалізується на сільськогосподарському, електротехнічному машинобудуванні та приладобудуванні.

Західноукраїнський машинобудівний район включає Львівську, Волинську, Рівненську, Івано-Франківську і Закарпатську області. Район спеціалізується на транспортному, сільськогосподарському, електротехнічному, будівельному, дорожньому машинобудуванні, приладобудуванні й радіоелектроніці.

Південний машинобудівний район включає Одеську, Миколаївську, Херсонську області та Республіку Крим. Спеціалізується район на суднобудуванні, верстатобудуванні, сільськогосподарському машинобудуванні, виробництві технологічного обладнання та приладобудуванні [4].

У свою чергу, машинобудівний комплекс Дніпропетровської області нараховує 120 підприємств, це майже 10% галузі України. З 44 підприємств України, визначених Постановою КМУ як стратегічні важливі для економіки України та безпеки держави, 12 машинобудівних підприємств розташовані в Дніпропетровській області. В області розвинене, в основному, важке та металомістке машинобудування, верстатобудування, приладобудування, сільськогосподарське машинобудування.

Аналіз статистичних даних розвитку машинобудування України показав присутність двох чітко виражених циклів (рис. 1). Так, період з 1986 по 1990 роки — це фаза підйому, період з 1990 по 2000 рік — фаза рецесії (підфази краху / гострої кризи і спаду) десятилітнього спаду. А динаміка з 2001 року по 2009 рік показує хаотичний розвиток машинобудування. З 2009 року відзначається незначне зростання.

Але в той же час в машинобудуванні спостерігаються проблеми. За останні 5 років кількість збиткових

підприємств машинобудування перевищує 30% від загальної кількості збиткових підприємств по Україні. Рентабельність виробництва становить близько 5%. Державна стратегія машинобудування розроблялася на тлі досить оптимістичних прогнозів експертів: вони обіцяють стійке зростання в найближчі три-чотири роки. Згідно зі звітом Ukrainian economic trends forecast, підготовленого фахівцями аналітичної групи, вітчизняні машинобудівні підприємства відіграють роль одного з головних драйверів зростання обсягів промислового виробництва країни взагалі. При цьому вони відзначають, що збереження за українським машинобудуванням ролі двигуна всієї економіки безпосередньо залежить від подолання кризових явищ в Росії. І вже до 2013 року, вважають фахівці Мінпромполітики, галузь нарешті досягне обсягів виробництва докризового максимуму.

Втім, незалежні експерти схильні вважати, що це відбудеться не раніше 2014—2015 років, оскільки відзначаються негативні тенденції у розвитку машинобудування.

Істотну роль у зниженні обсягів виробництва зіграло зменшення закордонних поставок сировини, матеріалів, енергоресурсів, напівфабрикатів і комплектуючих, входження на ринок більш дешевої і якісної імпоротної продукції. У першому півріччі 2008 року відбулося зростання цін на метал, що призвело до збільшення вартості кінцевої продукції. Через скорочення світового попиту на ринку машинобудівної продукції підприємства втратили закордонні ринки збуту. 2010 рік є роком подолання кризових явищ, оновлення виробничих потужностей, нарощування обсягів виробництва та, відповідно, зростання обсягів реалізованої продукції.

Машинобудівні підприємства є одними з найбільш постраждалих від економічної кризи. Через зменшення зовнішнього попиту відбулося зниження експорту продукції машинобудування, зменшення обсягів виробництва та збільшення кількості готової продукції на складах, погіршення їх фінансових результатів. Основною сировиною для машинобудівних підприємств є продукція металургійного комплексу. Підприємства машинобудування в Україні вживають третину виробленого прокату, 40% чавунного та 2/3 сталевого лиття [6].

А адже саме від частки машинобудівної продукції в експортному секторі залежить багато в чому статус країни, її місце в міжнародних економічних інтеграційних процесах. Єдиним напрямом машинобудування в Україні, яке не постраждало від кризи, є енергетичне та нафтогазове машинобудування, при цьому ряд провідних підприємств підгалузі навіть показали невелике зростання.

Також слід зазначити, що машинобудівна галузь в Україні є експортоорієнтованою, на зовнішні ринки реалізується близько половини виробленої продукції. При цьому експорт не диверсифікований і доводиться переважно на країни СНД (насамперед Росію), які також сильно постраждали від кризи. У результаті чого, різке

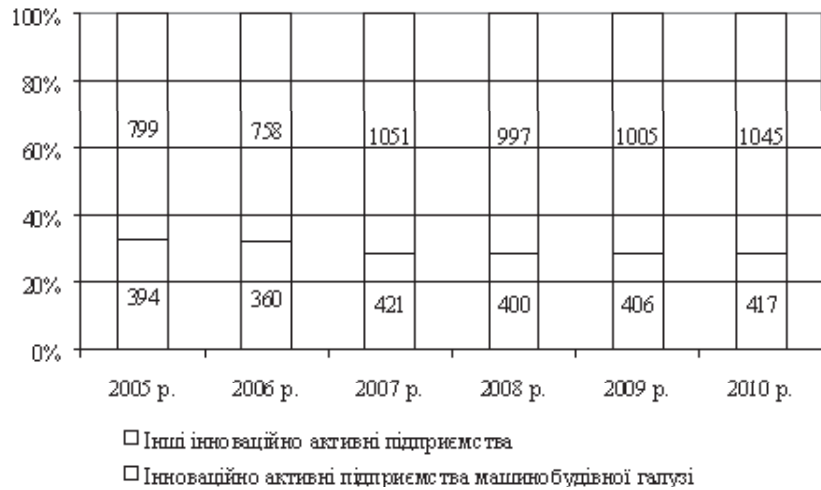


Рис. 2. Співвідношення інноваційно активних підприємств за видами діяльності у 2005—2010 рр., од.

Складено автором на підставі даних Держкомстату України [5].

скорочення інвестиційної активності у 2009 році на основних ринках збуту призвело до скорочення експорту продукції машинобудування на 37% — до 6890 млн дол. США. Однак, як зазначив у своїй доповіді Президент України В. Ф. Янукович, з 2010 року відзначається зростання інвестицій в машинобудівний комплекс України, у 2011 році обсяг інвестицій в основний капітал, вкладений в цю галузь промисловості, збільшився на 20,1% [7].

В останні роки до половини імпорتنних поставок припадала на інвестиційне обладнання, автомобілі та іншу техніку.

У 2010 році обсяг імпорту зазначеної продукції зріс на 32,3% — до 4670 млн дол. США. Незважаючи на окремі значні успіхи в таких областях, як авіакосмічна, виробництво енергетичного устаткування, важке та транспортне машинобудування та деякі інші, стан галузі в цілому не відповідає сучасним вимогам як вітчизняної економіки, так і світовий. Перш за все, в Україні відсутній ряд високотехнологічних галузей, що визначають експортні позиції. Питома вага експорту незначна, основні фонди підприємств машинобудування України на 60% морально та фізично застаріли. За якістю та технологічними рішеннями виробу радіоелектроніки, побутові прилади, сільськогосподарські та дорожньо-будівельні машини, а також цілий ряд інших товарів значно програють закордонним аналогам.

У цій області в широких масштабах продовжують використовуватися характерні для радянської економіки витратні технології, що веде до зростання витрат виробництва і випуску інноваційної продукції в інших галузях економіки.

Внаслідок зменшення попиту на продукцію на зовнішньому ринках і через відсутність замовлень на внутрішньому ринку, більшість підприємств машинобудування з листопада 2009 року перейшли на неповний робочий тиждень. У першу чергу це стосується автомобілебудівної промисловості та важкого та транспортного машинобудування, де спостерігається найбільший спад виробництва.

Наведене дозволяє виділити ряд факторів, які призвели до зменшення обсягів виробництва:

— скорочення зовнішнього попиту на машинобудівну продукцію, викликане рецесійними процесами у світовій економіці, що призвело до втрат експортерами зовнішніх ринків збуту, а звідси — неможливість отримання прибутків, відсутність обігових коштів для розвитку виробництва, зростання заборгованості із заробітної плати тощо;

— зменшення попиту на продукцію машинобудування на внутрішньому ринку, що пов'язано зі зниженням купівельної спроможності вітчизняних споживачів;

— несистемність розвитку машинобудівного комплексу (так з 2006 року по 2011 рік діяла державна Програма розвитку машинобудування, а сьогодні існує тільки проект такої програм на 2012—2017 роки);

— заморожено споживче кредитування.

Аналіз кількості інноваційно-активних машинобудівних підприємств свідчить, що в 2005—2007 роках їх кількість поступово збільшувалася, що є свідченням інноваційного розвитку галузі, але внаслідок впливу кризових явищ у 2008 році ситуація погіршилася і кількість інноваційно-активних підприємств дещо скоротилося, хоча вже 2009—2010 роки характеризуються позитивними зрушеннями, що є досить успішним результатом з огляду на відсутність належної інноваційної підтримки з боку держави (рис. 2).

Управління машинобудівним підприємством в умовах кризи має бути спрямована на збільшення надходження фінансових ресурсів та зменшення поточних витрат, на зростання обсягів реалізації продукції. Увагу слід приділити розвитку наукоємних і високотехнологічних виробництв. Це призведе до зниження матеріаломісткості продукції, до поліпшення якості і виходу виробництва на новий рівень, що дозволить зайняти нові ніші на світовому ринку.

Для успішного розвитку машинобудування в Україні необхідно підтримувати конкурентоспроможність продукції на світовому ринку. Для цього необхідно забезпечити високу якість продукції, її надійність і довговічність, що вимагає великих інвестиційних вливань у наукове забезпечення та оновлення технологічного парку виробництва. Однак, залучення інвестицій в цю галузь пов'язано зі значними труднощами. Так, згідно з розрахунками за методикою Національної академії наук України ризик вкладення інвестицій у машинобудування становить 62%, а основними факторами ризику є низька конкурентоспроможність продукції, відносно низька ліквідність, тривалий період окупності та рівень рентабельності підприємств.

Залучення інвестицій в машинобудування може бути досягнуто шляхом прямих інвестицій в інноваційний розвиток машинобудівних підприємств, створення інвестиційних фондів, співпраці з фінансово-кредитними установами, контролю залучення інвестицій підприємствами.

ВИСНОВКИ

Отже, для стимулювання розвитку машинобудівних підприємств та підвищення ефективності їх функціонування доцільно вжити наступних заходів.

1. Структурна перебудова галузі зі збільшенням частки наукоємних і високотехнологічних виробництв.

2. Впровадження нових методів управління науково-технічним прогресом.

3. Перехід від факторної стадії конкурентного розвитку машинобудівного підприємства в інвестиційній стадії, поєднаної з інноваційною.

4. Вирішення питань підготовки та підвищення кваліфікації фахівців у сфері вітчизняного машинобудування.

5. Розширення асортименту продукції та підвищення її якості.

6. Інтенсифікація процесів оновлення продукції та обладнання.

7. Орієнтація продукції на потреби внутрішнього ринку та можливості входження в світовий ринок.

8. Орієнтація спеціалізації та кооперування виробництва у машинобудуванні на вітчизняні підприємства з метою створення замкнених циклів виробництва усередині країни.

9. Розробка наукових основ територіальної організації машинобудівного комплексу.

10. Використання адаптивного підходу в управлінні промисловим підприємством. Згідно концепції управління адаптивним інноваційним розвитком мета адаптації повинна узгоджуватися з метою підприємства та основними завданнями для її досягнення, причому у кожного підприємства має бути своя система управління, що склалася його менеджментом, виходячи з актуальних виключно для нього проблем і завдань.

Література:

1. Розміщення продуктивних сил: посібник [Електронний ресурс] / Тарангул Л.Л., Горленко І.О., Євтушенко Г.І. — К., 2000. — 264 с. — Режим доступу: http://www.vuzlib.net/rps/_index.html
2. Машиностроение Украины: текущие тенденции [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://minprom.ua/page2/news755.html>
3. Дзюба М.І. Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках / М.І. Дзюба // I Міжнародна науково-практична Internet-конференція “Управління економічною діяльністю промислових підприємств в системі сучасних глобалізаційних процесів”. — Режим доступу: <http://mev-hnu.at.ua/load/2-1-0-91>
4. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. — 2010. — №1 (8). — С. 19—25.
5. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: стат. зб. — К.: ДП “Інформаційно-видавничий цент Держстату України”, 2011. — 282 с.
6. Машиностроительный комплекс Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.qremont.ru/mashinostroitelnuy_kompleks_ukrainy.html
7. Про внутрішнє та зовнішнє середовище України в 2012 році: Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. — К.: НІСД, 2012. — 256 с. Стаття надійшла до редакції 26.01.2013 р.