

УДК 65:621(477)

В.В. Дикань

**ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРОЦЕСІВ ІНТЕГРАЦІЇ  
В МАШИНОБУДІВНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ**

У статті визначено загальні тенденції щодо формування інтегрованих структур в промисловому секторі України, розкрито основні форми інтеграційної взаємодії у машинобудуванні. Окреслено коло проблем, які сповільнюють поширення процесів інтеграції у галузі машинобудування, обґрунтовано доцільність реалізації стратегії впровадження засад промислово-логістичної інтеграції у машинобудівному комплексі України.

**Ключові слова:** інтеграція, інтегровані структури, машинобудування, промислово-логістична інтеграція.

В статье определены общие тенденции формирования интегрированных структур в промышленном секторе Украины, раскрыты основные формы интеграционного взаимодействия в машиностроении. Очерчен круг проблем, которые замедляют распространение процессов интеграции в машиностроении, обосновано целесообразность реализации стратегии внедрения основ промышленно-логистической интеграции в машиностроительном комплексе Украины.

**Ключевые слова:** интеграция, интегрированные структуры, машиностроение, промышленно-логистическая интеграция.

*In the article general tendencies of forming of integrated structures in the industrial sector of Ukraine are defined and it is set that branch and territorial organization of domestic production will be realized in such directions of integration as consolidation of scientific-production assets of large enterprises, breaking up into smaller units of enterprises and selection of independent small types*

© Дикань В.В., 2013

*of association from their composition; development of enterprises of optimum size; creation of territorial network of technical service. Thus the most widespread form of integrated structures organization is vertical integration which is included about 45 % industrial enterprises.*

*Co-operation is the most prevalent form of integration in machine-building branch of Ukraine, it does not foresee the property relations changes, and all mutual relations between the participants of association remain at the level of partnership. Concrete examples of practice of joint ventures creation in machine-building industry show, that processes of scientific-industrial and production-industrial integrations and such forms of integration as spreading of dealer network and financial and industrial integration are activated in branch.*

*The circle of problems, which slow distribution of integration processes development in machine-building production industry is outlined, greater part of which is conditioned by the problems of national character.*

*It is grounded, that one of the most perspective directions of providing of Ukrainian machine building branch overtaken development is realization of strategy of industrial logistic integrations principles introduction, as forms of combination of commodity, financial, informative and service streams with production capacities and intellectual possibilities of national machine-building enterprises.*

**Keywords:** integration, integrated structures

**Постановка проблеми.** Кінець ХХ-початок ХХІ століття ознаменувався переходом до якісно нової парадигми розвитку світової економіки, ключовим аспектом в забезпеченні реалізації якої виступало створення могутніх організаційно-виробничих форм діяльності суб'єктів господарювання, діючих на принципах реалізації стратегії комплексної економічної інтеграції.

Світовий досвід засвідчує, що формування інтегрованих структур сприяє не тільки ефективному функціонуванню підприємств, які входять до складу цих об'єднань, але і забезпечує

випереджаючий розвиток виробництв кінцевої продукції, сприяючи одночасному скороченню рівню витрат, зміцненню конкурентоспроможності, фінансової стабільності та отриманню операційних і фінансових синергій. Саме наявність таких переваг інтеграції змушує підприємства вдаватися до різного роду форм співпраці, об'єднуючи не тільки технологічно взаємопов'язані виробництва, але й суміжні їм процеси забезпечення. Адже в умовах жорсткої конкуренції виживають ті з підприємств, які виробили найкращу систему адаптації до мінливого економічного середовища і тим самим забезпечили достатню для їх виживання й розвитку ефективність та економічну стійкість.

На сьогодні багатогалузевий машинобудівний комплекс є потужним сектором промисловості України, який об'єднує потужності більш ніж 11 тис. підприємств, а його частка перевищує 15 % загальних обсягів промислового виробництва. У машинобудуванні зосереджено близько 15 % вартості основних засобів, майже 6 % оборотних активів і більш ніж 22 % загальної кількості працівників.

Однак, за роки ринкових трансформацій машинобудування України зазнало тривалої руйнівної кризи, що супроводжувалася зміною відносин власності, структурними деформаціями і значними втратами виробничого та кадрового потенціалу комплексу, більш ніж двократним скороченням обсягів виробництва продукції та недопустимим рівнем зниження інноваційно-інвестиційної активності. Все це вимагає якісної зміни принципів функціонування підприємства, переходу від централізованого управління до використання переваг інтеграції, що дозволить забезпечити більш повне використання науково-технічного, виробничого і кадрового потенціалу, здійснити перехід до застосування високих технологій і тим самим закласти основу структурної модернізації машинобудівного комплексу країни.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** Висвітленню змісту сучасних проблем в сфері функціонування та розвитку машинобудівних підприємств України присвячено величезна кількість праць вітчизняних науковців, зокрема В. Бабіча,

В. Диканя, М. Колісника та К. Сміх, С. Савченка, К. Селезньова, Н. Шифріної та ін. [1-6]. Питанням розвитку та поширення процесів інтеграції в промисловому секторі економіки приділяється увага в працях В.Л. Диканя та Н.В. Якименко [7]. Вагомість наукових надбань вітчизняної наукової школи відносно вирішення проблем функціонування та забезпечення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України, підтверджує актуальність обраної теми статті. Однак, недостатній рівень висвітлення проблем та перспектив поширення інтеграційних процесів у машинобудуванні обумовило необхідність викладення авторської точки зору на розвиток таких процесів у машинобудівному комплексі країни.

**Завдання дослідження. Метою даної статті** є розкриття змісту основних проблем та висвітлення перспектив розвитку процесів інтеграції в машинобудівному комплексі України.

**Основний матеріал дослідження.** Загальна тенденція до інтеграції економічних систем на рівні машинобудівного підприємства в умовах системної кризи українського машинобудування проявляється у необхідності реалізації системного підходу, ефективного використання переваг інтеграції, що повинна забезпечувати реалізацію комплексного характеру взаємодії, сприяючи як інтеграції суб'єктів прийняття управлінських рішень в області внутрішньофірмового і стратегічного планування, так і інтеграції процесів міжгалузевої співпраці.

Про інтеграцію як форму поширення та поглиблення виробничо-технологічних зв'язків, сумісного використання ресурсів та капіталу, яка спрямована на забезпечення спільної діяльності та досягнення синергетичного ефекту, говориться уже не одне десятиліття як на рівні економік різних країн, так і в масштабах окремої держави. Одночасно з цим існування різноманітних економічних умов функціонування підприємств зумовило і формування різних її типів – вертикальної, горизонтальної, діагональної або змішаної.

Зокрема, горизонтальна інтеграція виникає у разі злиття фірм, які виробляють подібні або однорідні товари, з метою їх

подальшої реалізації через спільну систему розподілу, характеризується отримання додаткового прибутку і при цьому супроводжується виробництвом за кордоном товарів, аналогічних тим, що виробляються в країні базування. Основними її формами є: делегування функцій інтегратору, створення асоціацій, тобто над заводських (міжзаводських) органів управління, створення консультативних органів при обмеженні повноважень кожного з інтегрованих підприємств в погодженій області, створення спільних фінансових органів (банків, холдингів), створення органів управління майном (трастів), угруповання [8]. Однією з її форм є і фінансово-промислові групи [9].

Головною метою горизонтальної інтеграції є посилення позицій фірми в галузі шляхом поглинання певних конкурентів або встановлення контролю над ними. Горизонтальне об'єднання може здобути економію на масштабі виробництва, знизити небезпечність конкурентної боротьби, розширити випуск товарів та послуг. Часто важливою причиною горизонтальної інтеграції є географічне розширення ринків. В цьому випадку об'єднуються компанії, які виробляють однотипну продукцію, але виступають на різноманітних регіональних ринках [10]. Вертикальна інтеграція передбачає об'єднання фірм, які функціонують у різних виробничих циклах. Розрізняють інтеграцію «донизу», виробничу інтеграцію «догори» та невиробничу інтеграцію «догори». Окрім того вертикальна інтеграція поділяється на «конічну», «квазіінтеграцію» та контрактну інтеграцію, в якості методів реалізації яких виступають консолідація, групування, франчайзинг та цільова пролонгація [9, 11].

Західний досвід довів, що вертикальна і горизонтальна інтеграції дозволяють отримати найбільший ефект на ранніх і пізніх стадіях розвитку галузі, менший – на проміжних стадіях тієї чи іншої сфери людської діяльності. Тому окремо виділяють змішані форми інтеграції (діагональна) – комбінування та диверсифікацію, які передбачають одночасно співіснування проектної та функціональної спеціалізації і є результатом встановлення коопераційних взаємозв'язків з такими підприємствами,

які включені до технологічного ланцюжка і є як суміжними, так і однорідними для головного підприємства [10].

Якщо охарактеризувати загальні тенденції, які відображають процеси створення інтегрованих структур в секторі промислового виробництва України, то можна відзначити, що галузева та територіальна організація вітчизняного виробництва реалізується за такими напрямками інтеграції: консолідація науково-виробничих активів великих підприємств, яка здійснюється як стиснення потужностей і інфраструктури шляхом злиття і поглинання підприємств та вивільнення науково-виробничого потенціалу; розукрупнення підприємств і виділення з їх складу самостійних невеликих типів об'єднання; розвиток підприємств оптимального розміру і зосередження в його функціях лише реалізацію окремих стадій технологічного процесу; створення територіальної мережі технічного обслуговування. При цьому найбільша кількість промислових підприємств використовує вертикальну форму інтеграції (близько 45 %), забезпечуючи лише 20 % сукупного обсягу реалізованої промислової продукції. Горизонтально інтегровані промислові підприємства становлять тільки 27 % загальної кількості і забезпечують 24 % сукупного обігу продукції. За такими типами інтеграції організовано діяльність групи «Інтерпайп» (вертикальна інтеграція), «Укрпідшипник», «Укрінтерпродукт» (горизонтальна інтеграція) і «пул Індустріального союзу Донбасу» (конгломерат) [12].

В практиці функціонування вітчизняних машинобудівних підприємств найбільшого поширення отримала така форма інтеграційної взаємодії як кооперація, 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 здійснюється шляхом «жорсткого» поглинання. Досить часто форми подібної кооперації набували розміри міждержавної взаємодії. Одним із таких прикладів є утворення спільного підприємства між концерном «Азовмаш» та Акмолінським заводом (Казахстан) в рамках дії якого «Азовмаш» виступає головним підрядником у постачанні

вагонів для Казахської залізниці і таким чином забезпечив завантаження виробничих потужностей з визначеним ринком збуту продукції власного виробництва. Продовжується співпраця даного концерну з Вишакхапатнамським металургійним заводом (Індія) в сфері виробництва та постачання запасних частин для модернізації і ремонту 150-тонних конвертерів, виготовлених на потужностях «Азовмаш» [13].

В умовах виснаження виробничих потужностей 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 машинобудівний завод», яка ще більше зміцнює прагнення вітчизняних машинобудівників до перетворення своїх конкурентів на партнерів через реалізацію спільних з ними проектів. Як приклад такого партнерства у галузі металургійного машинобудування є спільна співпраця одного з найбільших експортерів продукції важкого машинобудування Новокраматорського машинобудівного заводу з італійським виробником продукції машинобудування Danieli в реалізації тендерної компанії для підприємств Індії [13].

Активізувалися в машинобудуванні і процеси науково-промислової та виробничо-промислової інтеграції. Так, на початку початку 2010 р. компанія Perla Group International (Дубай) за \$30 млн. придбала полтавське ТОВ «КБ Аеро-коптер» для організації виробництва вертольотів АК-1–3, розроблених спільно з Національним аерокосмічним університетом ім. Жуковського і ЗМКБ «Івченко-Прогрес» [14].

Вдаючись до пошуку можливих шляхів скорочення витрат та фінансової підтримки для відновлення власних виробничих потужностей, деякі машинобудівні підприємства України обирають і такі форми інтеграційної взаємодії як розширення дилерської мережі за кордоном шляхом об'єднання зусиль з

фірмами, які займаються постачанням електронної продукції, так і фінансово-промислової інтеграцію, в рамках реалізації яких підприємства отримують можливість доступу до спрощеної системи кредитування і нових ринків збуту продукції власного виробництва.

Однак, незважаючи на достатню розповсюдженість процесів міжвиробничої співпраці підприємств машинобудування, необхідно виділяти ряд характерних проблем, які сповільнюють поширення процесів розвитку інтеграційної взаємодії у галузі машинобудівного виробництва. Найболючішими серед них є:

– відсутність належного рівня нормативно-правового забезпечення в сфері регулювання взаємовідносин підприємств машинобудівної галузі в процесі створення та функціонування інтегрованих структур. Зокрема, залишаються законодавчо не врегульованими аспекти взаємного переплетіння акціонерного капіталу підприємств – учасників об'єднання, не сформульовано механізму поєднання фінансового та промислового капіталів. В Україні й досі залишається не визначеним перелік та послідовність проведення процедур оцінки та встановлення доцільності реалізації політики інтеграції підприємств галузі машинобудування;

– складність та бюрократичність процедури оформлення інтеграційних взаємовідносин підприємств;

– незадовільний податковий та інвестиційний клімат, що є завадою залучення до співпраці з вітчизняними машинобудівними підприємствами іноземних компаній для створення та виробництва високотехнологічної продукції;

– низький рівень розвитку законодавчої бази в сфері охорони та захисту прав інтелектуальної власності;

– зношеність обладнання та виробничих потужностей, які потребують значних інвестиційних ресурсів;

– неспроможність підприємств машинобудування забезпечувати швидку переорієнтацію власних виробництв на створення та освоєння серійного виробництва конкурентоспроможної продукції;

– неефективна система менеджменту, діюча на більшості машинобудівних підприємствах України тощо.

Зрозуміло, що вирішення визначеного кола проблем носить загальнодержавне значення і є інтенсивним шляхом розвитку всієї української економіки. Поряд з цим машинобудівному комплексу необхідно самостійно забезпечувати реалізацію прогресивних методів нейтралізації тривалого кризового стану власних підприємств, здатних забезпечити вихід галузі на якісно новий рівень функціонування.

Одним з найперспективніших в цьому відношенні напрямків забезпечення випереджаючого розвитку машинобудування України є реалізація стратегії впровадження засад промислово-логістичної інтеграції, як форми поєднання товарних, фінансових, інформаційних й сервісних потоків з виробничими потужностями та інтелектуальними можливостями вітчизняних машинобудівних підприємств.

Перспективність впровадження засад промислово-логістичної інтеграції в діяльність машинобудування України обумовлена економічною доцільністю реалізації інтегрованого виробництва за рахунок акумулювання синергій ефекту. Зокрема, істотними перевагами, які отримує машинобудування є:

- зниження рівня витрат на закупівлю сировини, матеріалів та комплектуючих за рахунок скорочення числа учасників в ланцюзі їх постачання (посередників);
- зменшення розміру транспортної складової у собівартості продукції машинобудування;
- досягнення стабільності поставок високоякісної сировини та комплектуючих, що сприятиме прискоренню руху обігових засобів підприємств;
- зниження рівня витрат на утримання складського господарства;
- розширення можливостей для впровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій;
- створення умов для доступу до нових ринків збуту продукції машинобудування;

– розширення меж існуючого інформаційного простору, що створить можливості для впровадження передових науково-технічних досягнень в виробництво та активізації власної науково-дослідної діяльності;

– створення умов для зростання рівня виробництва інноваційної продукції та забезпечення її конкурентоспроможності на міжнародних ринках.

**Висновки.** Таким чином, в умовах технологічного виснаження власних виробництв, нестачі обігових коштів та низького рівня конкурентоспроможності продукції одним із перспективних напрямів забезпечення стабільного функціонування галузі машинобудування України має стати створення інтегрованих структур, як форм взаємодії підприємств з науково-дослідними та транспортними організаціями, фінансовими та маркетинговими установами. Впровадження засад промислово-логістичної інтеграції в діяльність машинобудування України сприятиме створенню можливостей для поєднання високотехнологічних виробництв і концентрованого фінансового капіталу, з метою забезпечення стабільних умов функціонування підприємств та створення необхідного інвестиційного-інформаційного потенціалу для інноваційного розвитку галузі машинобудування. Перспективи подальших досліджень пов'язані з необхідністю розробки механізму реалізації принципів промислово-логістичної інтеграції на підприємствах машинобудівного комплексу України.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бабич В.П. Стимулирование научно-технического прогресса в машиностроении [Текст] / В.П. Бабич. – К.: Техника, 1983. – 112 с.
2. Реформирование экономики Украины и конкурентоспособность предприятий [Текст]: Монография / В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1997. – 345 с.

3. Колісник М.К. Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції [Текст] / М.К. Колісник, К.Е. Сміх // Регіональна економіка. – 2008. – № 4. – С.163-172.
4. Савченко С.М. Конкурентоспроможність українського машинобудівного комплексу на зовнішніх та внутрішніх ринках [Текст] / С.М. Савченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2011. – № 29. – С.20-29.
5. Селезньова К.В. Аналіз використання експортного потенціалу машинобудівного комплексу України в контексті світових інтеграційних процесів [Текст] / К.В. Селезньова // Економічний часопис – XXI. Економіка та управління підприємством. – 2010. – № 11-12. – С. 68-73.
6. Шифріна Н.І. Стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України [Текст] / Н.І. Шифріна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2010. – № 29. – С. 394-315.
7. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни [Текст] / В.Л.Дикань, Н.В.Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – № 30. – 2010. – С. 11-15.
8. Лук'яненко Д.Г. Економічна інтеграція і глобальні проблеми сучасності [Текст]: Навч. посібник / Д.Г. Лук'яненко. – К.: КНЕУ, 2005. – 204 с.
9. Стратегии бизнеса [Текст]: Аналитический справочник // Под ред. Г.Б. Клейнера. – М.: КОНСЭКО. – 1998. – 225 с.

10. Брусільцева Г.М. Особливості розвитку форм інтеграційних структур [Текст] / Г.М. Брусільцева. – Харків: ХНЕУ, 2007. – С.17-21.
11. Пахомов Ю.М. Національні економіки в глобальному конкурентному середовищі [Текст] / Ю.М. Пахомов, Д.Г. Лук'яненко, Б.В. Губський. – К.: Україна, 1997. – 235 с.
12. Жданов В.В. Управління діяльністю промислових підприємств в процесі інтеграції [Текст] / В.В. Жданов: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ. к.е.н.: спец. 08.06.01. – Запоріжжя, 2006. – 20 с.
13. Єлісеєнко О.В. Необхідність забезпечення розвитку конкурентоспроможності машинобудівної галузі [Текст] / О.В. Єлісеєнко // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – № 2(18). – 2012. – С. 70-74.
14. Дульська І.В. Особливості інтеграційних процесів у високотехнологічних галузях промисловості на сучасному етапі / І.В. Дульська [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/Vmntu/2011\\_2/10.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Vmntu/2011_2/10.pdf)

Стаття надійшла до редакції 31.05.2013

#### Рецензенти:

доктор економічних наук, доцент кафедри економіки, організації і управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту **Н.В. Якименко**

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економіка підприємства і підприємництво на морському транспорті» Одеського національного морського університету **В.В. Жихарєва**