

УДК 621:330.34 (477)

РЕАНІМАЦІЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ ЯК КЛЮЧОВИЙ ЧИННИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

Дикань В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Стаття присвячена аналізу функціонування машинобудівного комплексу України, визначено основні проблеми, що стримують розвиток підприємств машинобудівної галузі та запропоновано шляхи їх вирішення.

Ключові слова: машинобудівний комплекс України, машинобудівні підприємства, розвиток.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями. Машинобудування має велике значення для зміцнення економіки України і становлення її як незалежної високорозвинутої держави. Машинобудування є однією з провідних ланок промисловості, яке створюючи найбільш активну частину основних виробничих фондів (знаряддя праці), істотно впливає на темпи і напрями науково-технічного прогресу в різних галузях народного господарства, зростання продуктивності праці, інші економічні показники, які визначають ефективність розвитку суспільного виробництва.

Україна здатна виробляти майже всю номенклатуру машинобудівної продукції - це є одним з пріоритетних напрямків для розвитку економіки країни. Проте, за роки трансформації вітчизняної економіки машинобудівний комплекс країни зазнав тривалої руйнівної кризи, реформування відносин власності, структурних деформацій, що негативно відбилися на його економічному потенціалі. Так, зазначені процеси супроводжувалися значними втратами виробничого і кадрового потенціалу, більше ніж двократним скороченням частки продукції машинобудування в промисловому виробництві, зниженням активності в інноваційно-інвестиційній діяльності тощо. Крім того фінансово-економічна криза ускладнила можливості вирішення проблем машинобудівного комплексу країни, що обумовлює пошук інструментів реанімації машинобудівних підприємств.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання розвитку машинобудівного комплексу України зайняли досить помітну нішу у наукових дослідженнях. Вагомий внесок у вирішення проблем машинобудівної галузі як найважливішого сектора промисловості країни належить таким відомим вітчизняним вченим як: О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збаразська, В.М. Геєць, В.Л. Дикань, Л.І. Федулова, Ю.В. Кіндзерський, В.В. Микитенко, М.М. Якубовський, Я.А. Жаліло, Б.М. Данилишин та ін. [1–7].

Проте, через незавершеність наукових дискусій відносно пріоритетів і шляхів розвитку машинобудівної галузі України та, зважаючи на

практичну важливість вирішення цих завдань, потребує подальшого дослідження питання виходу із кризи машинобудівного комплексу України та забезпечення його економічного зростання.

Метою статті є ретроспективний аналіз стану машинобудівного комплексу України, виявлення основних проблем, що стримують його розвиток в сучасних умовах та шляхів їх вирішення, які сприятимуть реанімації економічного потенціалу машинобудівних підприємств та формуванню підґрунтя інноваційного розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження.

В умовах глобалізації та розбалансованості економіки України машинобудування є однією з найважливіших галузей, що забезпечує економічне зростання, соціальний розвиток, науково-технічний прогрес країни. Нині багатогалузевий машинобудівний комплекс України об'єднує понад 11 тисяч підприємств. Частка машинобудування в українській промисловості перевищує 15 %, у ВВП складає близько 12 %.

В наш час, підприємства машинобудівного комплексу України функціонують у складній економічній ситуації. Загострення конкуренції з боку іноземних товаровиробників та відсутність розвинутих ринків збуту негативно позначаються на функціонуванні цих підприємств.

Першоджерелом кризового стану в галузі вітчизняного машинобудування слід вважати розрив єдиного машинобудівного комплексу колишнього СРСР. Після розпаду СРСР українське машинобудування пройшло разом з економікою країни через всі етапи кризи, через ринкові експерименти, що проводилися над промисловістю. Його дроблення сприяло тому, що вітчизняні підприємства машинобудування були істотно потіснені крупними зарубіжними корпораціями як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

В останні роки намітились певні перспективи щодо виходу машинобудівної галузі з кризового стану. Це підтверджує аналіз статистичних даних, які вказують на наявність достатньо тривалої позитивної динаміки до збільшення виробництва продукції вітчизняними підприємствами машинобудування, що наведено у таблиці.

Динаміка виробництва машинобудування за 2007-2011 [8]

відсотків до переднього року

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Січень-жовтень 2012
Машинобудування	115,3	107,1	118,8	119	100,3	55,1	136,1	117,2	97,4

Обсяги виробництва продукції машинобудівного комплексу зростали до 2008 року включно як у цілому по машинобудуванню, так і по основним підгалузям. Лише у 2009 році зафіксовано суттєвий спад виробництва продукції машинобудівних підприємств. Проте, 2010 рік відзначився зростанням індексу продукції машинобудування, який за даний рік склав більше 36,1% до попереднього 2009 року. Ріст цього сектору промисловості зумовлений, переважно, відновленням інвестиційного попиту на зовнішніх ринках.

Серед галузей машинобудування найбільше зростання спостерігалось у виробництві автобусів (+32,7%), легкових авто (+39%), вагонів (+37%), що пояснюється як зовнішнім попитом на дану продукцію (з боку Російської Федерації, що здійснює модернізацію вагонного парку залізниць), так і внутрішнім.

Зростання внутрішнього попиту було обумовлено підготовкою до Євро2012, а також необхідністю оновлення вагонного парку українських залізниць («Укрзалізниця» та підприємства метрополітену проводили тендери із закупівлі рухомого складу), а міста, що прийматимуть Євро-2012, закуповували автобуси.

Різкі коливання в показниках машинобудівного комплексу обумовлені, головним чином, отриманням підприємствами нових контрактів. У той же час в грудні 2010 року спостерігалось скорочення випуску іншої машинобудівної продукції: вантажівок (-23,7%), сільгосптехніки (виробництво тракторів скоротилося на 1443,2%), резервуарів і цистерн, а також радіаторів центрального опалення, котлів, кранів і т.д. Таким чином, галузі, основними споживачами продукції яких є підприємства будівельного комплексу та сільського господарства, знаходяться в стадії стагнації.

Знижує стабільність роботи підприємств вітчизняного машинобудування їх висока залежність від експорту на зовнішні ринки, на які потрапляє близько половини виробленої продукції. При цьому експорт не диверсифікований і припадає переважно на країни СНД (насамперед Росію).

У 2011 обсяги виробництва в машинобудуванні зменшилися в порівнянні з минулим роком на 18,9%. Така ж тенденція характерні й для поточного 2012 р. Крім того, намітилися негативні тенденції до втрати

вітчизняними підприємствами позицій на внутрішньому ринку, а також до зменшення частки машинобудівної продукції у структурі експорту.

Загалом ситуація залишається критичною, що обумовлено багаточисельними ризиками, серед яких слід відзначити зростання вартості сировини та енергоносіїв, зміни, пов'язані зі зростанням тарифів на залізничні перевезення, можливе посилення фіскального тиску, а також погіршення фінансового стану машинобудівних підприємств, і навіть, визнання їх збитковими (таблиця).

Крім того залишилися не вирішеними основні фундаментальні проблеми машинобудівного комплексу України, що пов'язані із необхідністю розвитку економічних зв'язків у постачанні комплектуючих, втратою традиційних ринків збуту продукції, орієнтацією підприємств на випуск продукції військового призначення, а також технічною відсталістю і низькою, порівняно з міжнародними стандартами, якістю виробів.

Можна констатувати, що серйозних передумов збереження і розвитку вітчизняного машинобудування не створено й досі. Це пояснюється, по-перше, невисокою інноваційною активністю промислової сфери в умовах обмеженості бюджетної підтримки галузі. Основним джерелом фінансування наукових та науково-технічних робіт є вітчизняні замовники (близько 33,0%). По-друге, незахищеність внутрішнього ринку від імпорту машинобудівної продукції, якість і технічні характеристики якої не завжди перевищують вітчизняні товари-аналоги. Тому потрібна радикальна активізація не тільки інноваційної діяльності, а й ринкових важелів та державного протекціонізму.

Загальновідомий той факт, що існуючі в галузі машинобудування виробничі потужності морально і фізично застаріли (70% обладнання експлуатується понад 15 років, використовуються ресурсомісткі технології) і не спроможні забезпечити необхідний обсяг виробництва. Переважна більшість підприємств потребує масштабної реконструкції і суттєвого технічного переоснащення з метою створення максимально сприятливих умов для виробництва продукції з високими конкурентоспроможними техніко-економічними показниками та якісними характеристиками. Така істотна невідповідність виробничих потужностей підприємств потребам ринку призводить до їх фінансової неефективності.

Аналіз стану розвитку машинобудівної галузі країни в цілому й окремих її підгалузей дозволив відокремити певні проблеми та чинники, які стримують розвиток галузі, до основних з них слід віднести:

1. Фінансово-економічні: незбалансованість структури виробництва; високий рівень зношеності основних фондів; недостатня адаптація організаційної структури підприємств до сучасних ринкових умов; незадоволення потреб міжгалузевої кооперації; низькі темпи технологічного оновлення; зростання залежності діяльності підприємств від зовнішнього ринку; недостатній рівень платоспроможності; недостатність обігових коштів, недосконалість механізму середньо- та довгострокового кредитування; низький внутрішній попит на вітчизняну продукцію; відсутність реальних джерел фінансування, що призводить до унеможливлення реконструкції та технічного переоснащення підприємств галузі; недостатня інвестиційна активність; низький рівень економічної безпеки на підприємствах.

2. Соціальні: втрата кваліфікованого персоналу; проблеми створення робочих місць; низька вартість робочої сили; низький рівень соціальних витрат; зменшення стимулювання ролі заробітної плати; падіння престижності машинобудівної професії; недостатність мотивації праці.

3. Організаційно-технологічні: недостатні темпи оновлення номенклатури продукції та розширення асортименту; низький рівень освоєння принципово нових видів машин, устаткування, приладів, створення техніки, що має міжгалузевий характер; необхідність ліквідації важкої праці й повна механізація трудових процесів; проблема впровадження автоматизованих систем управління виробництвом; недостатня завантаженість виробничих потужностей; низька продуктивність праці; висока ресурсоемність продукції; низький рівень екологізації виробництва; низька якість продукції.

Для створення дійсно сучасного машинобудівного комплексу необхідно [5, 7, 9-11]:

- змінити галузеву структуру виробництва машинобудування з метою збільшення наукомістких виробництв;

- розширити обсяги виробництва машинобудівної продукції для внутрішнього ринку за одночасного підвищення її якості та скорочення асортименту продукції, що імпортується;

- збільшити валютні надходження від експорту машинобудівної продукції шляхом використання досягнень науково-технічного прогресу і поставок на зовнішні ринки товарів із високим рівнем технологічного перероблення, а також освоїти нові ринки збуту;

- використати інвестиції не для розширення виробничих потужностей

машинобудівних підприємств, а для створення замкнутих циклів виробництва;

- розробити нові технологічні процеси виробництва продукції;

- закупити технології та ліцензії для освоєння виробництва нової машинобудівної продукції з високим рівнем надійності, тривалим життєвим циклом і низькими витратами всіх видів матеріалів під час експлуатації;

- освоїти серійне виробництво машин та обладнання для широкого використання ресурсозберігаючих технологій;

- створити сучасне технологічне оснащення для всіх галузей машинобудівного комплексу з метою зниження енерго-, ресурсо- та працевітності виробництва і підвищення конкурентоспроможності його продукції;

- впровадити у виробництво нові зразки машинобудівної продукції з урахуванням мінімізації відходів і можливості їх подальшого використання для випуску інших товарів;

- розширити номенклатуру машинобудівної продукції для суб'єктів підприємницької діяльності і сфери побутового обслуговування населення за рахунок розробки і виробництва багатофункціональної і малогабаритної техніки, здатної конкурувати із закордонними аналогами;

- екологізувати виробництво, що передбачає випуск ресурсозберігаючих та природоохоронних видів техніки.

Отже, проблеми машинобудівного комплексу України є складними і комплексними, а тому їх вирішення можливо на основі формування та поетапної реалізації національної стратегії розвитку машинобудівної галузі.

Поряд з цим необхідно терміново вживати заходи щодо недопущення втрати економічного потенціалу підприємств галузі. Існуючі пропозиції в даному напрямку щодо активізації діяльності машинобудівних підприємств залишаються не реалізованими у зв'язку з браком власних коштів, низькою інвестиційною привабливістю, відсутністю державної підтримки. Підприємства залишилися один на один з власними проблемами. Значний моральний і фізичний знос матеріально-технічної бази виробництва, недостатня завантаженість виробничих потужностей, застаріла їх інфраструктура (комунікації, транспортна та складські системи, охорона праці, техніка безпеки і т.п.) та слабкий маркетинг в сукупності погіршують результативність роботи підприємств машинобудівної галузі, їх фінансовий стан та створюють передумови втрати їх фінансово-економічної стійкості аж до банкрутства підприємств.

В ситуації, що склалася доцільно врахувати тенденції, які характерні для світової економіки в умовах глобалізації і інформатизації виробництва, що

пов'язані з реорганізацією діяльності на основі формування міжфірмових інтегрованих технологічних ланцюгів, які з ланцюжків поставки (supply chains) перетворилися на глобальні ланцюжки створення вартості (value chains).

Головна зміна полягає в тому, що в результаті еволюції приватної праці до цілісної діяльності по створенню кінцевого продукту сучасне виробництво представлено не ізольованими товаровиробниками як проміжними ланками товарообміну, а технологічними ланцюжками, що створюють кінцевий продукт, призначений для задоволення суспільних і особистих потреб. Цей продукт створюється сумісною працею всіх учасників виробництва.

Інтегрований технологічний ланцюг є новим, мезоекономічним об'єктом управління, що з'явився наприкінці ХХ століття. На відміну від вертикально інтегрованих холдингів, єдиний технологічний процес розробки, виробництва і реалізації кінцевої продукції здійснює не одна крупна компанія, а ряд самостійних фірм, зв'язаних довгостроковими, як правило, рамковими і гнучкими контрактами. Детальні умови поставок оперативного встановлюються логістичним центром.

Інтегрований технологічний ланцюг організовується на основі довгострокових контрактів підприємств і організацій щодо здійснення комплексу операцій по розробці, виробництву, реалізації, післяпродажному обслуговуванню, а також утилізації кінцевої продукції. Виходячи з цього визначення, виділяються основні особливості інтегрованих технологічних ланцюгів, до яких відносяться стійкий характер кооперації, необхідність якого визначається ускладненням кінцевої продукції, її наукоємким і тривалим науково-виробничим циклом. Міжгалузевий принцип кооперації пов'язаний з участю в технологічному процесі не тільки виробничих, але і маркетингових (обґрунтування доцільності створення нової продукції і ринків її збуту), науково-технічних, збутових і сервісних (ділери, лізингові фірми, центри технічного обслуговування, утилізації і т.д.), фінансових організацій.

В результаті підвищується плановість кооперації, тобто свідомого встановлення об'єму, термінів і технічних умов поставок до початку виробництва на основі організаційно-планових, а не чисто ринкових методів, заснованих на обліку зміни співвідношення попиту і пропозиції і, відповідно, цін.

Визначальною особливістю інтегрованих технологічних ланцюгів є те, що тут відбувається виробництво і реалізація в основному специфічних активів, які створені за замовленням головної організації даного ланцюга, призначені для виготовлення конкретної продукції і не можуть бути реалізовані на вільному ринку для широкого круга споживачів. Це вимагає застосування не звичайних конкурентних, а особливих мережних форм

організації науково-виробничого циклу. Мережу відрізняє співпраця (сумісне створіння вартості, а не просто ринковий обмін) і особлива роль внутрішньої інфраструктури, міжособових зв'язків, передачі знань.

Висновки. Зазначене обумовлює розвиток економічних відносин в машинобудівному комплексі України на основі диверсифікації його господарських структур, переходу від технологічно замкнутих підприємств до інтегрованих компаній з гнучкою спеціалізацією і розвинутою кооперацією, що бере участь в глобальних ланцюжках створення вартості.

Формування ефективної організаційно-економічної структури комплексу забезпечує зниження транзакційних витрат, вибір найраціональніших постачальників, каналів постачання, збуту і транспортування, реорганізації всього процесу руху товарів і послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Амоша О.І. Концептуальні орієнтири промислової політики України (на середньострокову перспективу) [Електронний ресурс] / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збаразька // Економіка промисловості. – 2008. - №43. -Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/EProm/2008_43/st_43_01.pdf.
2. Амоша О.І. Промышленная политика Украины: концептуальные ориентиры на среднесрочную перспективу / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О.Збаразька // Экономика Украины. – 2009. - №12. – С. 4-13.
3. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / За ред. В.М. Гесця. – К.: Ін-т екон. прогноз., Фенікс, 2003. – 1008 с.
4. Дикань В.Л. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки / В. Л., Дикань, О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2009. - № 28 . – С. 5 – 11.
5. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку: монографія / [Кіндзерский Ю. В., Микитенко В. В., Якубовский М. М. та ін.]; за ред. канд. екон. наук Ю. В. Кінзерского; НАН України; Ін-т економ. та прогнозування. – К., 2009. – 928 с.
6. Жалило Я.А. Структурные трансформации промышленности Украины в период финансово-экономического кризиса / Я.А. Жалило, Д.С. Покрышка // Вісник Інституту економіки і прогнозування. - 2010. - С. 29-33.
7. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. /Під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. - Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2007 - 308 с.
8. Україна у цифрах 2011 [Електронний ресурс] - Режим доступу <http://www.ukrstat.gov.ua/>

9. Кузь Т. Стратегічний розвиток машинобудування в Україні / Т. Кузь // Галицький економічний вісник. — 2011. — №1(30). — С.35-43

10. Баргашевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Баргашевська // Європейський вектор економічного розвитку. — 2010. - №1. — С.19-25.

Анотація. Стаття посвячена аналізу функціонування машинобудівного комплексу України, определены основные проблемы, которые сдерживают развитие предприятий машиностроительной отрасли и предложены пути их решения.

Ключевые слова: машиностроительный комплекс Украины, машиностроительные предприятия, развитие.

Summary. The article is devoted to the analysis of functioning of machine-building complex of Ukraine, basic problems are definite, restrain ktorie development of enterprises of machine-building industry and are offered to the way of their decision.

Keywords: machine-building complex of Ukraine, machine-building enterprises, development.

11. Малащук Д.В. Конкуренентоспроможність машинобудівного комплексу України в умовах глобалізації світових ринків: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.05.01 „Світове господарство і міжнародні економічні відносини” / Д.В. Малащук; Укр. акад. зовніш. торгівлі. — К., 2005. — 24 с.

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 339:316.722[114:115]

КРЕАТИВНИЙ АСПЕКТ ПОСТЕКОНОМІКИ В ПРОСТОРОВО-ЧАСОВИХ ВИМІРАХ СУЧАСНОСТІ

Домбровський О.Г., к.е.н., заст. директора (ІСЕМВ НАН України)

В статті розкрито та узагальнено існуючі підходи, принципи до визначення креативного аспекту інформаційної економіки в контексті нових просторово-часових характеристик «надсимволічних» смислів. Узагальнено віртуальне та реальне, що, дозволило створити новий смисловий простір в галузі віртуального хронотопу.

Ключові слова: інформаційна економіка, смисловий простір, просторово-часовий вимір, соціум.

Постановка проблеми. Теоретико-економічні дослідження інфосоціуму носять не лише соціальний, але й економіко-антропологічний вимір, який реалізується у взаємодії трьох основних трансформативних аспектів сучасної економіки, серед яких – комунікативний, когнітивний та креативний. Витоки комунікативного аспекту економіки лежать в сутності інформації як ключового поняття інфосоціуму

Комунікації, які реалізуються за допомогою інформаційних технологій, стають практично невичерпним ресурсом економіки. Зауважимо, що початково комунікації здійснювалися за допомогою ринків, які несли в собі й інформаційну функцію. Ринки самі були своєрідною інформаційною мережею, яка формувала міжнародну економіку. Проте з переходом від міжнародної економіки до глобальної та з появою інформаційно-комунікативних технологій функції ринків змінюються. Інформаційна функція ринку, яка вважалася однією з головних, «все більшою мірою девальвується, її перебирає на себе система

інформаційних мереж – глобальне електронне середовище (networked economy).

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемі комунікативного аспекту економіки, який реалізується за допомогою інформаційних технологій, присвячено роботи П. Друкера, М. Кастельса, В. В. Ляха, А. С. Гальчинського, Т. Еріксена, В. Меськова, В. Іноземцева та ін. Певний внесок у вирішення загальної проблеми зроблено також у наукових працях В. Пазенка, А. Мамченка, Г. Почепцова, А. Маслова, Е. Тоффлера.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. До теперішнього часу в економічній науці не знайшов системного висвітлення концепт креативності, оскільки сучасна економіка ґрунтується на знанні та інноваціях. Важливим моментом сучасного економічного буття є його над символічність, що утворює нові світові економічні стандарти.

Формулювання завдань та цілей статті.

Метою статті є розкриття та узагальнення існуючих підходів та принципів до визначення креативного аспекту інформаційної економіки в контексті нових