

8. Гетьман О.О. Економіка підприємства: навч. посіб. 2-ге видання / О.О. Гетьман, В.М. Шаповал. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 488 с.

9. Мицкевич А.А. Управление затратами и прибылью / А.А. Мицкевич. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест: Институт экономических стратегий, 2003. – 192 с.

Отримано 5.02.2010.

УДК 621(477)

Ю.М. Барташевська

РОЗВИТОК МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: СТАН, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ

У статті розглянуто питання, пов'язані з дослідженням стану та проблем машинобудування України на сучасному етапі розвитку, а також визначенням перспектив подальшого розвитку галузі.

В статье рассмотрены вопросы, связанные с исследованием состояния и проблем машиностроения Украины на современном этапе развития, а также определением перспектив дальнейшего развития отрасли.

The aim of the article is to study the present position and problems of the Ukrainian mechanical engineering industry at its current level of development. It also specifies progress prospective of this industry.

промисловість, машинобудування, промислова політика, структура машинобудування

Сучасний етап функціонування національної економіки потребує принципово нових підходів до формування політики економічного розвитку, яка б забезпечувала стале зростання, відтворення промисловості і, зокрема, її ключової ланки – машинобудування.

Машинобудування у складі різних сфер діяльності розглядається як «локомотив» економіки, успішна діяльність якого визначає ефективність функціонування супутніх йому комплексів та галузей. Можна стверджувати, що від рівня розвитку машинобудування залежить промисловий потенціал держави, її конкурентоспроможність на зовнішніх ринках, рівень соціального розвитку держави.

Необхідність розвитку машинобудування з випереджаючими темпами у відношенні до інших галузей і промисловості в цілому можна пояснити тим, що саме тут створюються засоби виробництва, закладаються темпи зростання продуктивності праці, фактори енергозбереження, зниження матеріаломісткості і нової якості кінцевого продукту.

Питанням оцінки сучасного стану і особливостям функціонування машинобудівного комплексу приділено значну увагу у працях М. Алікаєвої, А. Венедиктова, А. Водянова, О. Гаврилової, Є. Дороніної, Т. Маршовой та ін., проте проблемам і перспективам розвитку машинобудування України в умовах світової кризи надається недостатньо значення, що і зумовило вибір теми.

Метою статті є дослідження стану, проблем машинобудування як провідної галузі економіки України та визначення перспектив подальшого розвитку в умовах кризи.

Промисловість як сфера прояву та реалізації визначальної частки матеріальних та інтелектуальних потреб людини залишається найвагомим фактором сучасного суспільства [1].

Концептуальні засади промислової політики України визначають провідну роль і місце промисловості в забезпеченні найважливіших стратегічних інтересів держави. На практиці це знаходить вираження через основні економічні показники. Так, питома вага обсягу промислової продукції в загальному обсязі випуску, що складала у 2000 р. близько 47%, знизилася до 45,8% у 2008 р., а питома вага валової доданої вартості промисловості в загальному обсязі валової доданої вартості збільшилася відповідно з 31 до 32% (рис. 1).

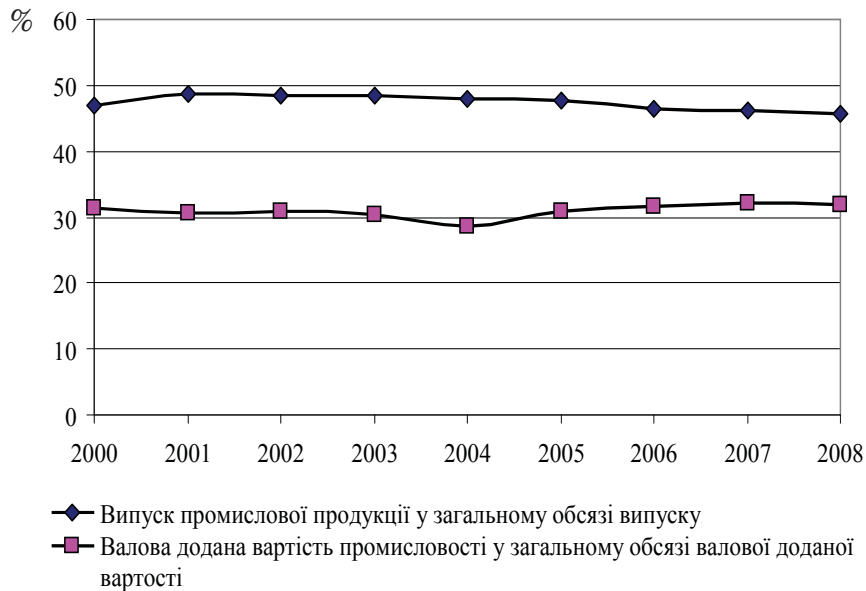


Рис. 1. Промисловість в економіці України*

*Складено за даними: Статистичний щорічник України за 2007 р. – К., 2008. – С. 109.

Однак необхідно зауважити, що стабільні основні показники розвитку промисловості протягом тривалого часу (рис. 1) вказують на відсутність позитивних змін в економіці, що в умовах глобалізації та посилення світової конкуренції не можна вважати позитивним явищем.

За якісними показниками Україна теж не наближається до європейських критеріїв розвитку, тому що сучасні світові тенденції галузевої структури промисловості насамперед орієнтовані на розвиток машинобудування та галузей виробництва споживчих товарів, тоді як в Україні частка машинобудування за останні десять років скоротилася майже втричі, легкої промисловості – у 8 разів, а галузей соціальної спрямованості – з 36,7 до 19% [2].

Якщо розглянути галузі промисловості, частка яких в промисловості України перевищує 10%, а саме: металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів (22%), машинобудування (13,7%), виробництво та розподіл електроенергії, газу та води (18,2%) і виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів (15,3%), то характерним для них є зниження в останні роки темпів зростання випуску продукції (табл. 1).

Таблиця 1

**Динаміка зміни обсягів виробництва в галузях промисловості України,
% до попереднього року***

Галузь промисловості	2006	2007	2008	2009
Металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів	8,9	8,3	-10,6	-39,1
Машинобудування	11,8	28,6	8,6	-51,7
Виробництво та розподіл електроенергії, газу та води	6,7	3,2	2	-11
Виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів	10	10	-0,9	-8,1

*Складено за даними <http://ukrstat.gov.ua>

Як видно з табл. 1, у 2007 р. машинобудування більше ніж удвічі збільшило обсяги виробництва продукції, а у 2008 р. відіграло значну роль в зростанні промисловості, продемонструвавши невеликий приріст (8,6%) на фоні значного зменшення обсягів промислового виробництва. Проте вже 2009 р. виявився найбільш нелегким саме для машинобудівної галузі, оскільки падіння обсягів виробництва продукції було тут найбільш значне (-51,7%).

Зауважимо також, що частка машинобудування в структурі промисловості України є невеликою, для країни, яка позиціонує себе індустріально розвинутою державою. Якщо в 1991 р. частка машинобудування в структурі промислового комплексу складала понад 30% промислового виробництва [3, с. 132], то в 2008 р. вона складала лише 13,7% [4, с. 110].

При цьому потрібно зважити, що в економічно розвинутих країнах частка машинобудування зазвичай займає від 30 до 50% в загальному обсязі промислової продукції. Наприклад, в Німеччині цей показник складає 53,6%, в Японії – 51,5, Англії – 39,6, Італії – 36,4, Китаї – 35,4%. Тільки такий рівень розвитку машинобудування забезпечує технічне переоснащення всієї промисловості кожні 7 – 10 років [5]. В Україні ж цей показник навіть у відносних величинах у 2–2,5 рази нижче, що є основною причиною відставання вітчизняної промисловості за технічним рівнем від розвинутих країн.

Галузь машинобудування в Україні представлена металургійним, гірничошахтним, підйомно-транспортним, енергетичним, судно-, авіа-, і автомобілебудуванням, виробництвом машин і механізмів для хімічної і нафтохімічної, легкої та харчової промисловості, сільськогосподарським,

будівельно-дорожнім машинобудуванням та виробництвом машин для комунального господарства, виробництвом верстатів і інструментів та машин і обладнання для збройних сил [3, с. 133].

Необхідно відзначити неоднорідність розвитку машинобудування. На сучасному етапі розвитку промисловості найбільшим динамізмом відрізняються наукомісткі підгалузі машинобудівного комплексу: виробництво ЕОМ, телекомунікаційного обладнання, ракетно-космічної техніки, промислових роботів і засобів автоматизації. Перспективними напрямками розвитку вітчизняного машинобудування є також вагоно- та тепло-возобудування, а також суднобудування. У першому випадку основним ринком збуту є Росія, яка почала фінансування масштабних державних програм створення і відновлення основних фондів (наприклад, програма закупівлі нового тяглового і рухомого складу для «Російських залізниць», програми розвитку атомної енергетики).

Можна погодитися з думкою аналітиків [6], що вітчизняне машинобудування має всі передумови для збільшення обсягів виробництва без особливих маркетингових зусиль. Їхня думка підтверджується даними Держкомстату: основна причина зростання виробництва – збільшення експорту, зокрема в Росію. Проте слід зазначити, що таке зростання за рахунок екстенсивного попиту тимчасове і триватиме до 2011 р. Саме до цього часу розраховано більшість російських державних програм, а отже, з метою підвищення інтересу до продукції вітчизняного машинобудування та підвищення рівня її конкурентоспроможності на інших ринках слід вже зараз розробляти стратегії входження на нові ринки.

Одержання замовлень на суднобудування пов'язане з перевантаженням замовленнями азіатських суднобудівних компаній. І в цьому напрямку вже зроблено певні кроки. Керченський суднобудівний завод «Залив», що входить до групи «Фінанси і кредит», у рамках промислової кооперації уклав договір про довгострокове співробітництво з норвезьким холдингом Ulstein [2]. Також з метою завантаження виробництва у січні 2010 р. ВАТ «Вадан Ярде Океан» укладено нові контракти на будівництво 8 суховантажних суден загальною вартістю 32 млн дол. США для ВАТ «СП «Нібулон» [7].

Незважаючи на певні перспективи щодо виходу галузі з кризового стану, ситуація все ж залишається критичною, оскільки такі проекти та програми є поодинокими, а тому недостатніми для забезпечення сталого розвитку машинобудування. Машинобудівний комплекс як потужний сектор промисловості України об'єднує 11073 підприємств, з яких 136 – великих, 1750 – середніх та 9187 – малих з виробництва різноманітних машин і устаткування, приладів і апаратури, різних видів транспортних засобів тощо [8, с. 5]. Однак більшість з цих підприємств – в скрутному стані, постійно перебувають в пошуках ринків збуту своєї продукції. Особливо це стосується підприємств важкого і транспортного машинобудування.

Підприємства енергетичного та хімічного машинобудування (ВАТ «Турбоатом», ВАТ «Прогрес», ВАТ «Мелком», ТОВ «Машзавод», ВАТ «Сумське НВО ім. М.В. Фрунзе» та ін.), що мають широкі ринки збуту як в країнах СНД, так і в далекому зарубіжжі, не мають стабільного внутрішнього ринку збуту. Фінансова криза суттєво зменшила платоспроможність існу-

ючих партнерів. Незважаючи на це, ВАТ «Сумське НВО ім. М.В. Фрунзе» взяло зобов'язання щодо виготовлення і поставки до кінця червня 2010 р. для «Газпрому» десяти комплектів компресорного устаткування, для модернізації газотранспортних систем. А ВАТ «Сумський завод «Насосенергомаш» поставив партію живильних насосів для Харанорської ГРЕС і успішно провів випробування насосів для Калінінської АЕС (РФ) [7].

Проте, як було зазначено вище, такі контракти демонструють лише перспективи і не спроможні суттєво вплинути на ситуацію в машинобудуванні.

Для більш повного аналізу стану машинобудівної галузі слід враховувати динаміку експорту–імпорту та їх основний склад.

Індекси експорту–імпорту продукції машинобудування із зазначенням основних статей наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Структура експорту–імпорту машинобудівної продукції*, %

Показник	2000	2002	2004	2006	2007	2009
Питома вага експорту машинобудівної продукції у загальному обсязі експорту товарів, %	14,1	14,65	17,32	14,5	17,2	17,3
У тому числі:						
—механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини	10,4	9,79	9,28	8,7	10,1	12,6
— транспортні засоби та шляхове обладнання	3,28	3,84	6,24	5,4	6,7	4,0
— прилади і апарати оптичні та медико-хірургічні	0,42	1,02	1,8	0,4	0,4	0,7
Питома вага імпорту машинобудівної продукції у загальному обсязі імпорту товарів, %	21	22,34	26,88	30,4	32,6	20,1
У тому числі:						
—механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини	14,8	14,74	16,35	17,5	17,4	13,8
— транспортні засоби та шляхове обладнання	4,7	6,02	8,6	11,4	13,5	4,8
— прилади і апарати оптичні та медико-хірургічні	1,5	1,58	1,93	1,5	1,7	1,5

*Складено за даними <http://ukrstat.gov.ua>

Аналіз наведених показників (табл. 2) дозволяє зробити висновок про збільшення товарообігу України з іншими країнами, причому переважає негативна тенденція перевищення імпорту машинобудівної про-

дукції у відношенні до експорту майже вдвічі. Останнє не стосується до 2009 р., який виявився кризовим для економіки всіх країн, що призвело до зменшення імпорту продукції.

Динаміку експорту–імпорту продукції машинобудівної галузі наведено на рис. 2.

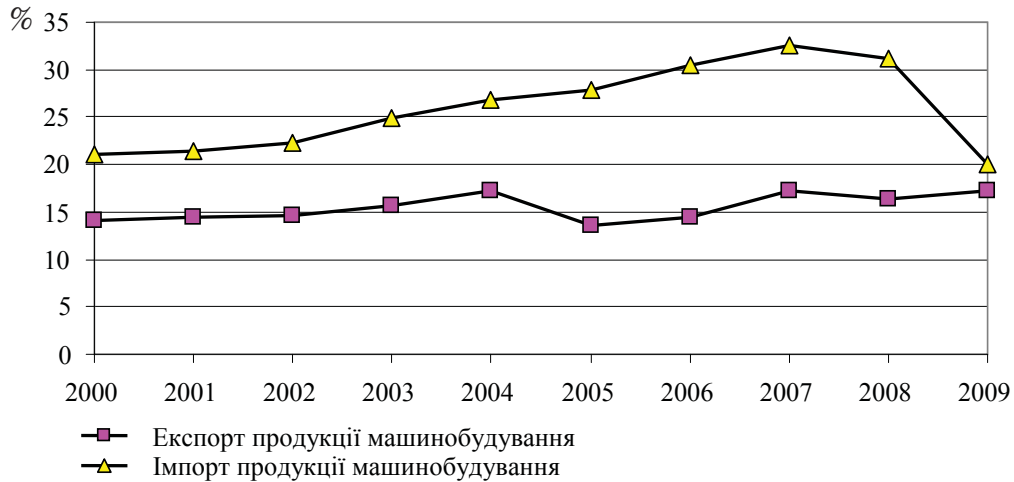


Рис. 2. Питома вага експорту та імпорту машинобудівної продукції у загальному обсязі експорту–імпорту товарів, %

З даних рис. 2. видно, що питома вага експорту та імпорту продукції машинобудування коливається в межах 15–25% у загальному обсязі зовнішнього товарообороту з перевагою імпортової складової.

Основними статтями імпорту є транспортні засоби (крім залізничних), частку яких становить 93% від загальної кількості імпортованого транспорту.

У структурі експорту залізничного транспорту основну частину займає транспортне обладнання (60%).

З механічного обладнання найбільшим попитом користуються котли, машини і механічні пристрої, частку яких в експорті–імпорті машинобудівної продукції складає 50 і 71% відповідно від загального обсягу товарообороту.

Узагальнюючи все вищенаведене, можна зробити висновок, що основними завданнями машинобудівного комплексу на сучасному етапі розвитку є:

- повне забезпечення національної економіки прогресивним обладнанням;
- значне підвищення технічного рівня, якості і конкурентоспроможності продукції на зовнішньому ринку і досягнення у цій сфері передових науково-технічних позицій у світі;
- швидкий перехід на виробництво нових поколінь машин та механізмів, спроможних забезпечити багаторазове зростання продуктивності праці і впровадження прогресивних технологій, в першу чергу – енерго- та ресурсозберігаючих;

– підйом рівня механізації і автоматизації всіх стадій виробничої розробки зразків до масового випуску готових виробів.

Таким чином, незважаючи на високий потенціал, сучасний стан вітчизняного машинобудування є незадовільним. До основних причин можна віднести: відсутність державної підтримки галузі, налагоджених внутрішніх ринків збуту, масштабних інвестиційних проектів з оновлення виробництва, низькі темпи розробки, освоєння і випуску нової продукції тощо.

Але зважаючи на ключову роль машинобудування у забезпеченні конкурентоспроможності продукції товаровиробників на зовнішньому та внутрішньому ринках нашої держави, його розвиток повинен стати пріоритетним. Про це свідчать дані Міністерства промислової політики України [7]. Так, починаючи з 2006 р., підприємствами машинобудування освоєно та виготовлено більше 500 найменувань нової техніки та устаткування для потреб внутрішнього ринку, що досі не виготовлялися в Україні. Понад 60–70% продукції експортується до Росії, інших країн СНД, КНР, Індії, Мексики. Також має місце тенденція до зростання присутності на закордонних ринках підприємств машинобудування, що виготовляють високотехнологічну продукцію: ВАТ «Мотор–Січ», ВАТ «Турбоатом», ДНВО «Зоря–Машпроект» та ін.

Ці особливості і результати дослідження є підґрунтям для визначення тенденцій і перспектив розвитку машинобудування України та пошуку конкурентних переваг для забезпечення виходу з економічної кризи та подальшого сталого розвитку і зростання.

Список використаної літератури

1. Єфіменко Н.А. Регіональні особливості розміщення продуктивних сил машинобудування як виду економічної діяльності та їх відтворювальні аспекти / Н.А. Єфіменко // Регіональна економіка. – 2007. – № 2. – С. 71–77.
2. Федулова Л.І. Тенденції та перспективи розвитку промисловості України / Л.І. Федулова // Економіка промисловості. – 2008. – № 43. – С. 20–29.
3. Лишиленко В.І. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч. посібник / В.І. Лишиленко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 325 с.
4. Статистичний щорічник України за 2007 рік. – К.: Держкомстат України, 2008. – 558 с.
5. Амосенок Э.П. Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики / Э.П. Амосенок // ЭКО. – 2005. – № 1. – С. 75–90.
6. Заика А. Безграничный спрос / А. Заика // ТОП–100. Лучшие компании Украины. – 2007. – № 4–5. – С. 18–19.
7. Сайт Міністерства промислової політики України // <http://industry.kmu.gov.ua>
8. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / під ред. Б.М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. – 308 с.

Отримано 10.02.2010.