

СИСТЕМНІ ПІДХОДИ ФОРМУВАННЯ ПРОЦЕСІВ ВІДНОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ ЯК ВИДУ ПРОМИСЛОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Обґрунтовано методологію системного підходу щодо відновлення наукомістких сфер машинобудування як виду промислової та економічної діяльності

Машинобудівний комплекс України, як вид промислової діяльності можна охарактеризувати сталою економічною системою, що знаходиться у фазі стабільного поступового розвитку, динаміка якої набула рис ринкового механізму з яскраво вираженою соціальною орієнтацією. Такий тип економічної системи носить насамперед споживацький характер, тому головним напрямком і політикою держави має бути насичення ринку товарами, послугами та знаряддями їх виробництва.

Машинобудування вносить значний вклад в структуру промислового виробництва, формує потенціал як для самовідновлення, так і для відновлення інших ключових галузей економіки. Понад 40 % усього промислово-виробничого потенціалу індустріального виробництва припадає на частку продукції комплексу, яка складає 29 % від загального обсягу промислової продукції.

Галузь належить до трудомістких галузей промисловості, про що свідчать співвідношення зайнятих в ній та обсяг продукції, яка виготовляється. Водночас машинобудування належить до металомістких галузей. На 1 т готової продукції витрачається 1,3 – 1,5 т. металу, а в цілому машинобудівний комплекс споживає третину прокату, 40 % чавунного і понад 65 % сталю литва, що випускає металургійна промисловість України.

Постановка проблеми. Регіональні особливості економіки України є важливим фактором для оптимізації процесів відновлення економічної системи не тільки в машинобудуванні, але й в промисловості і

народному господарстві, зокрема. Врахування цих параметрів робить економічну модель відтворення більш прозорою, ефективною і прогнозованою.

Стан вивчення проблеми. Відновлення машинобудівного комплексу як виду економічної діяльності, як зазначалося в роботах вітчизняних та закордонних науковців залежить від ефективності управління структурою основних фондів, оборотних коштів, оплати праці, структури податків, субсидій, інноваційної політики, які безпосередньо пов'язані з виробничою системою та рахунками вторинного розподілу доходів. Необхідно формування процесів покращення показників діяльності за допомогою системного підходу в машинобудуванні як довготерміновому процесу відновлення, який може ґрунтуватися на оптимальному аналізі регіональних особливостей економічної системи країни.

Мета дослідження роботи полягає у розробці системного підходу щодо формування процесів відновлення машинобудування та можлива лише за умови побудови і аналізу реальної картини створюваної економічної моделі. Дана модель має бути складною, як за характером вхідних даних, так і за способом реалізації, а також повинна повною мірою враховувати всі можливі варіанти і параметри станів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичний вклад у формування методології даної проблеми заклали З. Брю, Л. Гітман, Р. Касель, Дж. Кейнс, Д. Макконелл, Д. Маршалл, Д. Миль, А. Селєзньов, А. Сміт,

Т. Мальтус, І. Фішер, Н. Хейманн, Е. Хансен, Е. Харрод, А. Шмітгоф, які довели, що найважливішим чинником економічного розвитку є накопичення капіталу за рахунок відтворення пріоритетних галузей господарства.

Викладення основного матеріалу.

Задачею ефективного економічного управління є раціональне керування продуктивними силами. За основу побудови цього процесу необхідно взяти специфіку розвитку машинобудування за регіонами України.

Галузева структура й асортимент продукції машинобудування зумовлюють особливості розміщення його виробництва. Особливо великий вплив на розміщення окремих галузей і підгалузей машинобудування мають технологічні процеси, форми організації виробництва. Проте машинобудування насамперед належить до галузей «вільного розміщення», оскільки на нього менше, ніж на інші галузі, впливають природні умови й ресурси. В зв'язку з цим на розміщення підприємств машинобудування визначальний вплив мають економічні фактори. Серед останніх найголовнішими є трудові ресурси і споживач. Так, на рівні інших галузей машинобудування відзначається високим рівнем трудомісткості виробів, що потребує відповідного рівня кваліфікації зайнятих. До таких галузей передусім належать електротехнічна, електронна й підшипникова, виробництво енергетичного устаткування.

Спеціалізація в машинобудуванні визначається профілем машинобудівних підприємств і характером продукції – масовим, дрібно і багатосерійним, індивідуальним. У галузі найпоширенішою є предметна спеціалізація (випуск кінцевих продуктів), технологічна (спеціалізація на випуск напівфабрикатів – литва, заготовок) і подетальна (випуск деталей, вузлів, агрегатів для комплектування машин та устаткування). Поглиблення спеціалізації дає можливість знизити собівартість, що, в свою чергу, робить економічнодоцільним нарощування масового і багатосерійного виробництва.

Собівартість виготовленої продукції на спеціалізованих підприємствах і радіус її перевезення до районів споживання перебувають в обернено пропорційній залежності. Тому заводи подетальної спеціалізації значно територіально віддалені від заводів предметної спеціалізації. Останні обслуговують потреби не одного, а здебільшого і кількох економічних районів або всієї України [1].

Спеціалізація зумовлює розширення кооперації виробництва. На сьогодні загальносвітові пріоритети в розвитку машинобудівних галузей змінилися. На першому місці виступають наукомісткі галузі машинобудівного комплексу: аерокосмічна, радіоелектронна, енергетична, кораблебудівна, приладобудування, транспортне машинобудування. Саме від розвитку системних підходів в таких областях залежить подальша динаміка протікання процесів відновлення – відтворення як машинобудування, так і промисловості держави в цілому. Отже, на них і будуть робитися акценти в даній статті.

Великі масштаби концентрації виробництва на основі спеціалізації і кооперації зумовлюють значущість транспортного фактора, оскільки кінцеві види продукції машинобудування використовуються не тільки всередині галузі, а й в усьому народному господарстві. В зв'язку з цим фактор споживача втрачає свій визначальний вплив. Яскравим прикладом є завод важкого машинобудування в Краматорську, який випускає блюмінги, тонколистові стани неперервного прокату, устаткування для доменних і мартенівських печей, крокуючі екскаватори, підйомно-шахтове устаткування, ковальсько-пресові машини. Проте тільки незначна частина продукції цього заводу залишається в Донецькому економічному районі. Незважаючи на те, що природні умови не мають визначального впливу на розміщення підприємств машинобудування, не враховувати цей фактор неможливо, коли йдеться про розміщення морського і

річкового суднобудування, сільськогосподарського машинобудування, а також випуск машин та устаткування. Заслужують на увагу обмеження на створення у великих містах нових промислових підприємств, крім об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням населення. Варто повніше використовувати можливості господарського розвитку малих і середніх міст, робітничих селищ, розміщувати тут невеликі спеціалізовані підприємства, філії й окремі цехи заводів і фабрик.

Для вироблення оптимального системного підходу щодо відновлення економіки машинобудівної галузі слід проаналізувати процес розвитку науково-технічного прогресу. В умовах його прискорення виняткова роль належить таким галузям машинобудування, як: електроніка, атомна енергетика, виробництво технологічного устаткування та засобів автоматизації, роботизації і комплексної автоматизації виробничих процесів. Ці галузі повинні розвиватися швидше порівняно з темпами зростання всього машинобудівного комплексу. Основними напрямками розвитку машинобудування на найближчу перспективу мають стати гнучкі автоматизовані виробництва, роторні й роторно-конвеєрні лінії, розробка, випуск і застосування обчислювальної техніки в народному господарстві, систем автоматизованого проектування. Створення нових технологічних процесів дасть можливість розгорнути будівництво заводів-автоматів, різко зменшити потребу в трудових ресурсах. Під впливом науково-технічного прогресу переоцінюється значення традиційних факторів, що визначають розміщення промислового комплексу. В сучасних умовах науково-технічний прогрес є не тільки основним підйомом інтенсифікації виробництва, а й фактором, що визначає його просторове розміщення. Галузева структура й територіальне розміщення машинобудування України формувалися планомірно, відповідно до принципів розміщення соціалістичного виробництва. Однак на певних етапах

пріоритетними були не завжди ті самі принципи. Наприклад, курс на індустріалізацію України реалізувався завдяки створенню важкої індустрії. У зв'язку з цим і машинобудування тяжіло насамперед до джерел сировини. Фактор трудових ресурсів враховувався тільки тоді, коли йшлося про розміщення складного машинобудування, яке потребувало високого рівня кваліфікації робітників. Процеси і динаміка розвитку промислового виробництва сильно різняться в залежності від фактору територіальної належності. Дані таблиці 1 дозволяють проаналізувати цей показник. Причин нестабільної ситуації в промисловому машинобудівному секторі Донецької, Запорізької, Луганської областей, які не мають проблем з потужними виробними можливостями в машинобудівному комплексі, виробничих силах, сировині є декілька. Головна причина – це стрімке подорожчання енергоресурсів (газу, нафти), нестабільність внутрішньої політичної ситуації тощо.

За даними розподілу підприємств за темпами промислового виробництва можна виділити 3 категорії регіонів за ступенем зростання промислового виробництва. З депресивною динамікою яскравим представником є Тернопільська область, показником сталого розвитку – Київська область, зокрема додатної динаміки зростання набуває Донецька область (табл. 1).

Найбільші підприємства підйомно-транспортного машинобудування розташовані в Одесі, Львові, Харкові, Нікополі, Прилуках і Дніпропетровську, середні – у Слов'янську, Золотоноші (Черкаська обл.) та Ківерцях (Волинська обл.). Найбільш спеціалізованим підприємством підйомно-транспортного машинобудування України для випуску різних типів автотранспорту є Іллічівський завод «Автотранспортувач».

Таблиця 1. Розподіл підприємств за темпами промислового виробництва за грудень 2006 року (відсотків)

	Із загальної кількості питома вага підприємств		
	які у грудні 2006р. порівняно з листопадом 2006р.		які не працювали у грудні 2006р.
	збільшили обсяг промислового виробництва	зменшили обсяг промислового виробництва	
Україна	47,6	42,5	9,9
Автономна Республіка Крим	44,3	40,7	15,0
Вінницька	40,6	39,4	20,0
Волинська	51,3	9,8	8,9
Дніпропетровська	51,0	41,8	7,2
Донецька	56,1	40,3	3,6
Житомирська	44,8	46,4	8,8
Закарпатська	45,0	42,9	12,1
Запорізька	51,7	44,0	4,3
Івано-Франківська	47,1	41,8	11,1
Київська	44,6	45,0	10,4
Кіровоградська	41,3	37,4	21,3
Луганська	51,3	39,8	8,9
Львівська	48,8	45,1	6,1
Миколаївська	43,6	41,8	14,6
Одеська	51,5	38,9	9,6
Полтавська	47,1	43,6	9,3
Рівненська	44,8	41,9	13,3
Сумська	49,1	38,5	12,4
Тернопільська	39,1	48,3	12,6
Харківська	48,0	43,7	8,3
Херсонська	44,4	42,8	12,8
Хмельницька	40,7	47,3	12,0
Черкаська	42,4	46,8	10,8
Чернівецька	44,3	38,4	17,3
Чернігівська	43,3	46,7	10,0
м.Київ	52,5	42,7	4,8
м.Севастополь	57,9	27,4	14,7

Статистичний щорічник України за 2006 рік. Державний комітет статистики України

Однією з найголовніших галузей важкого машинобудування є енергетична, яка спеціалізується на виробництві парових гідравлічних турбін, генераторів, котлів і потужних дизельних моторів, устаткування для атомних електростанцій, електроапаратури й кабелю.

Центром енергетичного машинобудування є Харків. Його підприємства – турбінний завод ім. С.М. Кірова, завод «Електроважмаш», електромеханічний (ХЕМЗ) і «Електромашина», які випускають понад 40 % продукції енергетичного машинобудування України. Турбінний завод випускає потужні турбіни для теплових, атомних і гідроелектричних станцій. На заводах Харкова виробляють також

устаткування для автоматичного управління виробничими процесами в металургійній, вугільній та інших галузях народного господарства [2, 3].

У Запоріжжі зосереджено виробництво силових трансформаторів. Чимало підприємств енергетичного машинобудування та електротехнічної промисловості є у Києві, Дніпропетровську, Мелітополі, Львові, Тернополі, Полтаві, Новій Каховці. Центрами енергетичного дизелебудування є Токмак (Запорізька обл.), Первомайськ (Миколаївська обл.), Борислав (Херсонська обл.). Кабельне виробництво організоване у Києві, Харкові, Одесі, Донецьку. Електроізоляційні матеріали виробляють у Луганську, Слов'янську, Львові, Первомайську (Житомирська обл.).

Торезький завод виробляє рудникові електровози, породонавантажувачі, машини й вагонетки; Горлівський – вугільні комбайни та інші шахтові машини й устаткування, врубові машини найновіших конструкцій, бурові установки для роторного буріння свердловин; Донецький завод – потужні підйомні машини і бурові установки; Ясинуватський машинобудівний завод – і гірничо прохідне устаткування – комбайни і лебідки; ряд заводів Харкова і Луганська спеціалізується на випуску металомісткого збагачувального устаткування, а завод у Слов'янську – на виробництві коксохімічного устаткування.

У Кривому Розі працюють заводи з випуску гірничо-шахового устаткування для залізорудної промисловості, бурових верстатів. Виробництво бурового устаткування для нафтової і газової промисловості зосереджено в Чернівцях, Дрогобичі, Харкові і Конотопі.

Висновки та перспективи подальших досліджень. З вище наведеного можна зробити висновок, що процес відновлення економіки машинобудування успішно триває і про це свідчить загальна тенденція збільшення обсягів промислового виробництва в цілому та машинобудування як виду економічної діяльності зокрема. Слід звернути увагу на те, що мають місце процеси відтворення економіки галузі за окремими напрямками діяльності. Вирішальне значення для ефективного промислового відновлення України матиме тенденція зростання обсягів продукції промислового виробництва. Прогнозний темп росту виробництва промислової продукції у 2005 році в діючих цінах складає від 105,1 до 119,52 відсотків (12,3% в середньому по країні). До пріоритетних галузей промисловості належить і машинобудівний сектор промисловості України. Завдяки системному підходу щодо формування процесів відновлення підприємств машинобудівного комплексу як виду промислової діяльності можна оптимізувати процеси державного

управління даним сектором економіки, а також процеси відтворення або відновлення на мікроекономічному рівні, виявити слабкі ланки процесів керування і адміністративного регулювання машинобудування як виду промислової і економічної діяльності.

Список використаної літератури:

1. *Абалкин Л.* Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики // Вопросы экономики. – 2002. – № 6. – С. 4-8.

2. *Гуревичев М.М.* Государственное регулирование в условиях рыночной экономики (Исследования эволюции). – Харьков: Основа, 2003. – 286 с.

3. *Идрисов А.Б., Постышев А.В.* Стратегическое планирование и анализ эффективности инвестиций. – М.: Информационно-издательский дом «Филин», 1999. – 272 с.

ЄФІМЕНКО Н.А. – кандидат технічних наук, доцент Черкаського державного технологічного університету