

МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН, ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗА УМОВ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

© Карачина Н.П., 2009

Здійснено аналіз діяльності машинобудівної галузі України; визначено тенденції розвитку машинобудування; виявлені проблеми, з якими стикаються машинобудівні підприємства і що уповільнюють їх розвиток та сформовано можливі перспективи розвитку машинобудування країни.

The analysis of activity of machine-building industry of Ukraine is carried out; certainly progress trends of machine-building industry; found out problems, with which machine-building enterprises clash and that slow their development and the possible prospects of development of machine-building industry of country are formed.

Постановка проблеми

Провідна роль у галузевій структурі народногосподарського комплексу України належить промисловості, яка є важливою ланкою господарства країни. В структурі промисловості України найбільшу питому вагу мають галузі важкої індустрії, особливо машинобудування, чорна металургія та вугільна промисловість. Важка промисловість формує більш 80% загальної вартості реалізованої продукції промисловості, в тому числі на машинобудування припадає 12–14% [1]. Розвиток машинобудування - основа науково-технічного прогресу у всіх галузях народного господарства, значна підтримка конкурентоспроможності країни. Вочевидь забезпечення розвитку машинобудування є необхідною передумовою формування потенціалу розвитку країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Оцінка діяльності машинобудівного комплексу України здійснена у працях низки вітчизняних науковців, зокрема: Я. Гукова, О. Дмитрашко, В. Іванишина, В. Кіма, М. Макаренко, Д. Малащука, В. Ольшевського, О. Романко, О. Савінова, Н. Тарасової, В. Довбні, В. Третьякова, Н. Шандрової, В. Шандри, О. Шапурова, В. Яковенко, В. Ситай та О. Дальніченко. Проте недостатньо розкрито стан машинобудування за умов економічної кризи та поверхнево визначено перспективи його розвитку.

Формулювання цілі статті

Мета наукової роботи полягає у виявленні основних тенденцій та перспектив розвитку машинобудівної галузі України на основі здійсненого аналізу діяльності машинобудівного комплексу.

Виклад основного матеріалу

Для визначення тенденцій розвитку машинобудівної галузі проведемо оцінку її діяльності. Відтак аналіз машинобудівної галузі за 2002-2006 роки свідчить, що 2006 р. спостерігається збільшення загального обсягу виробництва та нарощування прямих іноземних інвестицій у двічі; збільшення обсягу експорту у 2,7 раза та зростання

продуктивності праці у 2,3 рази [2]. При цьому частка машинобудування – виду діяльності, що продемонстрував у 2005 р. найвищі темпи зростання – скоротилася у прибутках з 11,8 % до 10,6 %, натомість частка у збитках збиткових підприємств зросла відповідно з 16,2 % до 16,8 % [3]. Обсяг збутової діяльності машинобудівного комплексу протягом 2002-2006 рр. з кожним роком зростав. Обсяг реалізації продукції за період 2002-2006 рр. збільшився майже втричі, в грошовому еквіваленті на 42 млн. грн. Хоча обсяг реалізованої продукції і збільшується значними темпами, на показники ефективності машинобудування це практично не впливає. За аналізований період рівень рентабельності машинобудування країни був мізерним – 1,5-3,4%, спостерігалось значне зростання операційних витрат. Якщо порівнювати 2006 р. з 2002 р., то операційні витрати зросли на 41 млн. грн., тобто як і обсяг збуту [4].

Інноваційна активність у галузі недостатня. За 2002-2006 рр. чисельність інноваційно активних підприємств постійно зменшується. Якщо порівнювати 2006 р. з 2004 р., чисельність інноваційно активних підприємств зменшилась на 19%. Загальний обсяг фінансування інноваційної діяльності у 2006 р. склав 2137083,1 тис. грн., 87% фінансування здійснювалося за рахунок власних коштів підприємств, з державного бюджету було виділено лише 1,4%. У 2006 р. в машинобудуванні використано лише 364 винаходи, 256 корисних моделі, 180 промислових зразків та 2755 раціоналізаторських пропозицій [5]. За 2002-2006 рр. загальний обсяг інвестицій в основний капітал машинобудівного комплексу склав 10,842 млрд. грн. У 2006 р. цей показник дорівнював 3653 млн. грн, що майже в 3,5 рази більше, ніж у 2002 р. [6].

Чисельність працівників машинобудівної галузі постійно скорочується. За 2002-2006 рр. чисельність найманих працівників скоротилась на 127 тис осіб (15%). Машинобудування також має одну з найменших середньомісячних заробітних плат у промисловості країни. Якщо у металургійному виробництві середньомісячна заробітна плата у 2006 р. склала 1560 грн., в хімічній і нафтохімічній галузях – 1190 грн., в добувній промисловості – 1536 грн., то в машинобудуванні цей показник у 2006 р. склав лише 1060 грн. [1]. Вартість основних засобів за період 2001-2006 рр. збільшилась на 11695 млн. грн. та у 2006 р. склала 62285 млн. грн. Це майже 12% вартості основних засобів промислового комплексу. Хоча вартість введених у дію основних засобів у 3 рази більша вартості ліквідованих основних засобів, ступінь зносу основних засобів достатньо значний і склав 63,2% [3].

Оцінка діяльності машинобудівної галузі за січень-серпень 2008 р. показує, що за попередніми даними Держкомстату України показники приросту вітчизняної промисловості склали 107,3% до відповідного періоду минулого року. За 7 місяців 2008 р. вітчизняна машинобудівна галузь у порівнянні з січнем-липнем 2007 р. досягла приросту у 128,7%. Зокрема, 4 337 тракторів для сільського та лісового господарства зійшло з конвеєрів за 7 місяців цього року, а це на 64,4% більше, ніж за аналогічний період 2007 р., 5 412 сівалок (приріст становить 64,6%), 268 тис. легкових автомобілів (більше на 37,8 % ніж з січня по липень минулого року), 6 702 автобусів (збільшення 40,6%) [7].

Аналіз розвитку промисловості та машинобудівної галузі за 2 півріччя 2008 р. свідчить, що криза, яка спіткала сьогодні багатьох країн світу, не оминула й Україну, а в тому числі одну з провідних її галузей економіки – машинобудування. Більшість підприємств цієї галузі намагаються максимально підтримати свою діяльність, бізнес, не говорячи вже про її збільшення. Наслідки світової кризи для вітчизняних підприємств машинобудування проявляються у зростанні боргів та нездатності здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності, нестачі грошових ресурсів

та зростанні простроченої кредиторської заборгованості, спаді обсягів продаж тощо. Криза призводить до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств в даній галузі, що пояснюється, по-перше, нестабільною ситуацією, що виникла в країні, а по-друге, рядом суб'єктивних чинників, серед яких можна назвати нездатність керівництва здійснювати ефективне антикризове управління підприємством, своєчасно виявляти проблеми та вживати необхідних заходів, нестачу фінансових ресурсів для антикризової програми підприємства.

За даними держкомстату України обсяг реалізованої продукції по машинобудуванню значно знизився, і за січень місяць 2009 р. становив 3709,3 млн. грн, що на 4071 млн. грн., або на 52,3 % менше, ніж за січень 2008 р. В тому числі виробництво машин та устаткування знизилася на 31,4%, виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування – на 19%, виробництво транспортних засобів та устаткування на 68,5 % [7]. У машинобудуванні за результатами січня - лютого 2009 р. темп виробництва становив 44,4%, у тому числі на підприємствах з виробництва електричних машин та устаткування – 54,6%, контрольно-вимірювальних приладів – 53,1%, машин та устаткування для добувної промисловості й будівництва – 45,3%, залізничного рухомого складу – 40,3%, автомобільного транспорту – 16,7%.

Також слід відмітити ще один негативний наслідок економічної кризи для машинобудівних підприємств – це значне збільшення збиткових підприємств, яке за січень місяць 2009 р. досягли 51,8% від загальної кількості підприємств, що в порівнянні із 2008 р. збільшились на 14,9%. Відповідно кількість прибуткових підприємств – знизилась на 13,1%. Велике значення для України має експортний потенціал галузі. Лише 20-40% продукції вітчизняного машинобудування використовується в країні, решта імпортується в Росію та інші країни колишнього радянського блоку, а також у сировинні країни Близького Сходу. Більш розвинені країни наші машини не купують. Проте і тут спостерігається достатньо негативна ситуація, адже по наших експортних галузях обсяг машинобудівної продукції знизився за вересень-грудень 2008 р. на 41%.

Відтак з вересня 2008 р. спостерігається різке погіршення щодо розвитку промисловості та машинобудування зокрема. Загалом в жовтні 2008 року відбувається різке зниження ВВП – 2,1 % до жовтня 2007 р.. У листопаді падіння ВВП склало 14,4 %, а падання промисловості зменшилось з 19,8 % у жовтні до 28,6 % у листопаді [8]. Зокрема щодо машинобудування, то за листопад 2008 р. зменшення склало – 38,8 % (рис. 1).

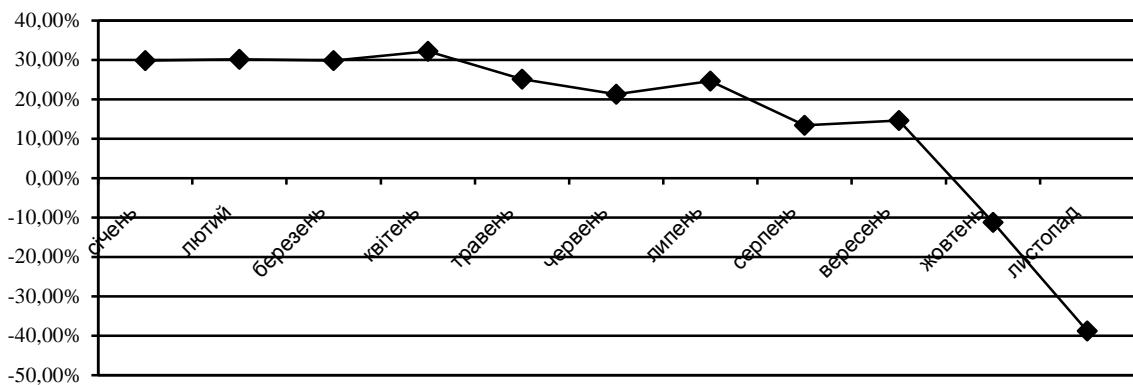


Рис. 1. Зміна обсягів машинобудування (помісячно – місяць 2008 р. до відповідного місяці 2007 р.)

Загалом, виходячи з можливостей розвитку, ринкові умови господарювання, багатоваріантність моделей прийняття рішень надають широкі можливості для зміни умов та результатів функціонування промислового підприємства. Якщо в умовах централізовано-планової системи мета роботи підприємств полягала у виконанні директивних завдань, то в ринковій економіці підприємство може самостійно визначати і обсяг виробництва, і номенклатуру продукції, і постачальників. Однак з цим завданням менеджмент підприємств у багатьох випадках не справляється. Це відтворилось на економіці держави та регіонів: падіння обсягів виробництва, неповне використання виробничих потужностей, погіршення інших господарських та фінансово-економічних показників.

Результати проведеного аналізу свідчать про негативні зрушення у машинобудівній галузі, що є наслідком значної низки проблем, з якими стикаються машинобудівні підприємства і що уповільнюють їх розвиток.

Насамперед слід виділити наступні проблеми [3, 9, 10]:

- нерозвиненість інфраструктури внутрішнього ринку (відсутність реального моніторингу, дистриб'юторської системи та фінансового лізингу);
- недостатній рівень платоспроможності товаровиробників, що негативно впливає на фінансово-економічний стан підприємств галузі, базові заводи з виготовлення складної техніки знаходяться у скрутному стані;
- застарілість основних засобів базових підприємств галузі, які не оновлювались протягом останніх 15-ти років, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції;
- недостатність обігових коштів, недосконалість механізму середньо- та довгострокового кредитування;
- обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;
- відсутність реальних джерел фінансування, що призводить до унеможливлення реконструкції та технічного переоснащення підприємств галузі і забезпечення за рахунок цього високої якості виготовлюваних машин та обладнання, освоєння виробництва нової конкурентоспроможної техніки;
- відсутність фінансових механізмів та інструментів, що створюють зацікавленість в інноваціях, а також стимулюють науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи; низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;
- залежність вітчизняних підприємств від поставок вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн, насамперед з країн СНД;
- значний відтік найбільш кваліфікованих інженерних і робітничих кадрів, який за 2000-2006 рр. досяг 269 тис. осіб [9];
- недостатній контроль з боку держави за діяльністю монополістів і посередників, що призводить до значного зростання вартості матеріалів, енергоресурсів та комплектуючих виробів.

З метою оцінювання реальної картини впливу зазначених факторів на розвиток машинобудівних підприємств використано метод експертних оцінок. В якості експертів обрано представників вищого то середнього менеджменту. Так, не зважаючи на дещо різне бачення ситуації з боку представників різних груп, експерти на перше місце поставили проблеми відсутності реальних джерел фінансування та фінансових механізмів і інструментів. Результати показують, що серед основних проблем виділені також застарілість основних засобів, нерозвиненість інфраструктури внутрішнього ринку та недостатній рівень платоспроможності товаровиробників. Однак слід

враховувати достатню важливість і інших визначених проблем, що обумовлює необхідність розробки пропозицій щодо їх вирішення.

Узагальнення результатів розвитку машинобудування за 2002-2008 рр. відокремило відповідні тенденції та перспективи розвитку машинобудівного комплексу країни, що відображено на рис. 2.

Відтак, у машинобудівному комплексі спостерігається зниження інноваційної активності, відсутність державної підтримки, повільний розвиток підгалузей машинобудування, значний обсяг виробництва в тіньовому секторі. Галузь машинобудування має низький рівень рентабельності та недостатність власних коштів для фінансування власної діяльності. Всі перелічені недоліки призводять до погіршення матеріально-технічної забезпеченості, з кожним роком в галузі скорочується кількість працівників, підвищується зношеність основних засобів. У галузі машинобудування незначними темпами зростає заробітна плата, спостерігається скорочення та руйнування соціальної інфраструктури підприємств в країні, що призводить до скорочення матеріальної вмотивованості [1]. Для виходу із нестабільності в галузі машинобудування необхідно застосовувати ефективні механізми господарювання (макроекономічні та мікроекономічні). На рівні держави реалізуються макроекономічні механізми, на рівні підприємства – мікроекономічні. Основні макроекономічні механізми включають: механізм державного регулювання та ринковий механізм. Основою розвитку машинобудівних підприємств є ефективні державні механізми господарювання: адміністративно-правові, бюджетно-податкові, грошово-кредитні. Зокрема, для стабільного функціонування підприємств сільськогосподарського машинобудування, які мають важливе значення, оскільки виготовляють технічні засоби для АПК – галузі, від якої залежить продовольча безпека держави, та враховуючи особливу актуальність розширення внутрішнього ринку техніки було прийнято постанову щодо затвердження, розробленої Міністерством промислової політики України, «Короткострокової програми державної підтримки вітчизняного сільгоспмашинобудування з використанням коштів державного та місцевого бюджетів» [8]. Програма передбачає закупівлю певної кількості техніки за рахунок коштів: НАК «Укragenrolіzing», Асоціації фермерів, в межах коштів виділених із Стабілізаційного фонду, місцевих бюджетів. Також за результатами поїздки Прем'єр-міністра на Харківщину та при розробці Мінпромполітики, прийнято рішення про внесення змін до деяких постанов у відповідності до яких тепер з керівниками підприємств, які в повній мірі виконують умови контракту і мають зростання фінансово-господарської діяльності підприємства, термін контракту може бути продовжений.

Відповідно до положень Закону України „Про внесення змін до деяких законів України щодо мінімізації впливу фінансової кризи на розвиток вітчизняної промисловості” Мінпромполітики розроблено проект постанови „Питання ввезення на митну територію України промисловими підприємствами товарів з метою створення нових виробництв із впровадженням енергозберігаючих технологій”, який було розглянуто та підтримано на засіданні Уряду. Так, проектом постанови запропоновано механізм, який дозволить визначити критерії та порядок віднесення підприємств та продукції до Переліку енергозберігаючих, передбачивши гнучкий механізм внесення відповідних змін до нього. Також проект постанови передбачає створення Міжвідомчої комісії, до роботи якої будуть залучені представники всіх можливих причетних міністерств та відомств, якій Уряд, чітко визначивши критерії та порядок віднесення підприємств та товарів до Переліків, своїм рішенням надав повноваження формувати проекти таких Переліків, які не потребують подальшого погодження міністерствами та відомствами та подавати їх на затвердження КМУ відповідним розпорядженням.

МАШИНОБУДІВНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ

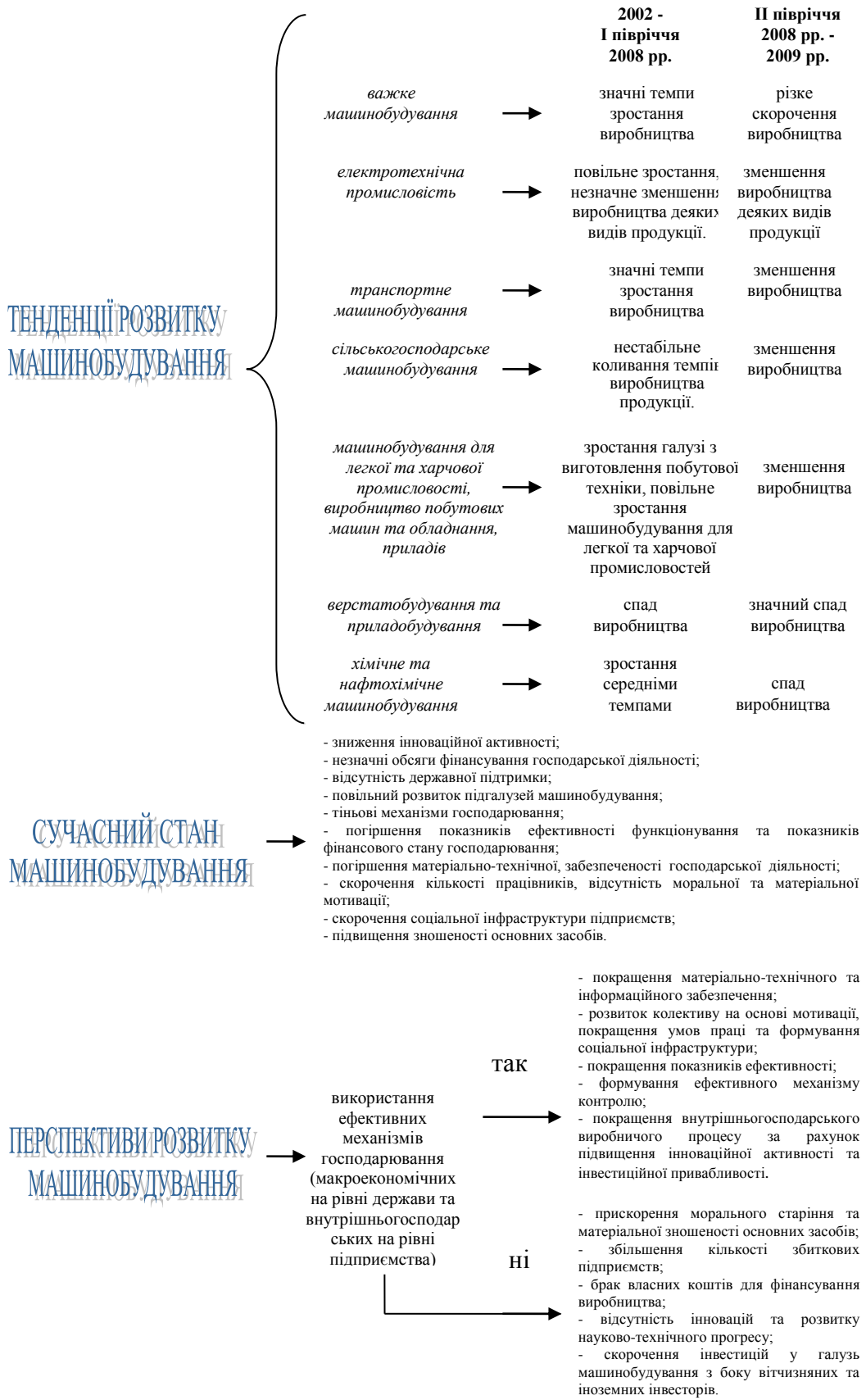


Рис. 2. Тенденції та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України

Таким чином, Мінпромполітики запропоновано запровадження максимально швидкого механізму введення змін у дію, а саме, проект Переліку та зміни до нього формуються на підставі Протоколів засідань Комісії. Необхідність передбачення гнучкого механізму оперативного внесення змін у Перелік продиктована тим, що в процесі постачання масштабних комплектних об'єктів виробничого обладнання частими є випадки, коли в процесі здійснення відвантаження виробником вносяться незначні зміни у початково погоджену проектну документацію об'єкту (зокрема, в частині заміни початково погоджених вузлів та агрегатів більш новими, або дешевими аналогами).

Крім макроекономічних механізмів важливу роль відіграють внутрішньогосподарські (мікроекономічні) механізми, які включають: забезпечувальні механізми, фінансові механізми, механізми кадрової мотивації та розвитку, механізми контролю, збуту, внутрішньогосподарського виробничого процесу. Проте для забезпечення позитивного розвитку машинобудівного комплексу країни необхідно впровадити розроблені механізми та визначити оптимальний потенціал їх функціонування.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Відтак, ефективна діяльність підприємств машинобудівної галузі в умовах кризи полягає передусім у здатності підприємства своєчасно та конструктивно реагувати на зміни, що загрожують його нормальному функціонуванню, намагатися переналадити свій внутрішній економічний механізм так, щоб забезпечити ефективну свою діяльність навіть в умовах кризи. Адже саме від внутрішньої діяльності підприємства залежатимуть результативні показники всієї роботи підприємства в цілому. Також слід зазначити, що і держава повинна надати максимально можливу підтримку для стабільного функціонування в першу чергу тих підприємств машинобудівної галузі, які сьогодні знаходяться на межі ліквідації, так як саме ця галузь є потужним виробником промисловості нашої країни.

1. Шапуров О.О. Стан і тенденції розвитку машинобудування // *Актуальні проблеми економіки*. – 2009. – №3. – С. 57-63.

2. Гуков Я. Проблеми вітчизняного сільгоспмашинобудування та шляхи їх вирішення – думка науковця // *Техніка АПК*. – 2006. – №5. – С. 12.

3. Тарасова Н.В., Довбня В.М. Проблеми розвитку вітчизняного сільськогосподарського машинобудування // *Обладнання та техніка для села: ринок, пропозиція, практика використання*. – 2007. – №6. – С. 21-28.

4. Шандра В.М. Стратегічні напрями розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу // *Техніка АПК*. – 2006. – №5. – С. 6-7.

5. Шандрова Н.В. Розробка механізму управління стійким розвитком підприємств машинобудування // *Актуальні проблеми економіки*. – 2007. – №2 (68). – С. 101-105.

6. Романко О.П. Чинники формування конкурентоспроможності машинобудівного підприємства // *Актуальні проблеми економіки*. – 2009. – №3. – С. 113-125.

7. Статистичний щорічник України за 2008 рік / *Державний комітет статистики України*. – К.: Консультант, 2009. – 562 с.

8. Міністерство промислової політики України // *industry.kmi.gov.ua*

9. Кім В.В. Деякі аспекти проблем тракторо- та сільгоспмашинобудування України // *Пропозиція*. – 2004. – №8-9. – С. 92-94.

10. Довгунь О.С. Договірні відносини в контексті розвитку машинобудівних підприємств // *Перспективи розвитку економіка України: теорія, методологія, практика: матеріали XIV Міжнарод. наук.-практ. конф. (26-27 травня 2009 р.): РВВ «Вежа» Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, 2009. – С. 92-93.*