

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНІВ І ГАЛУЗЕВИХ КОМПЛЕКСІВ

УДК [005.21:330.341.1]:621(477)

О.М. Азарян

доктор економічних наук, професор

О.Ю. Біленький

доктор економічних наук, доцент

Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського

МАШИНОБУДІВНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ: СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ Й ВІДНОСНИЦЬКИЙ ПІДХІД

У статті висвітлено проблемні аспекти розвитку машинобудівного комплексу України, обґрунтовано необхідність стратегічного підходу й урахування факторів когнітивних можливостей людини в прийнятті управлінських рішень щодо формування та виконання поставлених завдань. Здійснено ретроспективний аналіз розвитку машинобудівного комплексу, виявлено особливості й підходи до стратегічного розвитку машинобудівного комплексу країни.

Ключові слова: машинобудівний комплекс, розвиток, стратегія, взаємодія, кластери.

I. Вступ

Машинобудування було і є основою економіки будь-якої країни й відіграє вирішальну роль у створенні матеріально-технічної бази господарства, саме йому належить винятково важлива роль у прискоренні науково-технічного прогресу. Машинобудування забезпечує комплексну механізацію й автоматизацію виробництва завдяки випуску засобів виробництва для різних галузей народного господарства України. Розбудова ринкової економіки потребує комплексного, системного підходу щодо подальшого розвитку машинобудівельної галузі, тому що розпад СРСР призвів до розпаду системи планування й розриву зв'язків, побудованих раніше.

Вивчення економічної літератури дає змогу констатувати, що питання розвитку машинобудування як галузі висвітлено в працях І. Берзиня, М. Загородникова, В. Калініна, М. Миронова, А. Пелих, Л. Тюленева, Ю. Шпакової; проблемам розвитку відносин у секторах економіки присвячено праці К. Бессі, Н. Возіянової, О. Фавро, О. Шепеленко та ін. Однак потребує більш глибокого, системного дослідження питання побудови нового міцного комплексу в цій галузі з урахуванням недосконалої людського фактора як основи вироблення стратегій і формування відносин у будь-якій системі.

II. Постановка завдання

Метою статті є вироблення теоретико-методологічних підходів щодо вироблення

стратегій і формування відносин у машинобудівельному комплексі.

III. Результати

Дослідження показали, що в економічно розвинутих країнах на частку машинобудівних виробництв припадає від 30 до 50% загального обсягу випуску промислової продукції (у Німеччині – 53,6%, Японії – 51,5%, Англії – 39,6%, Італії – 36,4%, Китаї – 35,2%). Це забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8–10 років. При цьому частка продукції машинобудування у ВВП країн Євросоюзу становить 36–45%, США – 10%, Росії – 18% ВВП.

Ретроспективний аналіз свідчить, що після розпаду СРСР українське машинобудування пройшло разом з економікою країни через усі етапи кризи, через усі ринкові експерименти, які проводилися над промисловістю. Головна причина кризи цієї галузі в країнах СНД – розпад єдиного машинобудівного комплексу колишнього СРСР. Його дроблення призвело до того, що машинобудування було суттєво потіснене великими зарубіжними корпораціями як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, особливо в наукоємному секторі. Поступове пожвавлення вітчизняного машинобудування розпочалося наприкінці 90-х – на початку 2000-х рр. Не в останню чергу це відбулося завдяки експерименту, проведеному на підприємствах ГМК в 1999–2002 рр. Відповідно до Закону України “Про проведення економічного експерименту на підприємствах гірничо-металургійного комплексу України” від 14.07.1999 р. № 934-XIV, чинного з

01.07.1999 р. до 01.01.2002 р., для багатьох підприємств ДМК були створені умови для подолання кризового стану галузі: реструктуризація підприємств, виведення неефективних потужностей, стимулювання інвестиційної й інноваційної діяльності, випуск конкурентоспроможної продукції та створення робочих місць. Як результат, країна одержала суттєве збільшення інвестицій у переозброєння своїх виробничих потужностей, що сприяло також підвищенню попиту й на продукцію вітчизняного машинобудування. Ретроспективну динаміку зростання обсягів виробництва в машинобудуванні характеризують такі дані: 2000 р. – 15,3%, 2001 р. – 18,3%, 2002 р. – 11,3%, 2003 р. – 35,8%, 2004 р. – 28%, 2005 р. – 7,1%, 2006 р. – 11,8%, 2007 р. – 28,6%. В Україні, за даними 2012 р., на промисловість припадало близько 26% ВВП, а в цій сфері працювало близько 18% зайнятого населення України. Найвищу питому вагу в її галузевій структурі мають металургія, машинобудування, електроенергетика, хімічна та харчова промисловості [2]. Так, статистичні показники свідчать [2], що рівень промислового виробництва за травень 2013 р. до квітня 2013 р. знизився на 5,6% та становив 94,4% від попереднього місяця. Найбільший спад спостерігався у виробництві основних фармацевтичних продуктів і фармацевтичних препаратів – 18,9%, а зростання – у добуванні металевих руд – 2,4%, загальний спад – у добувній промисловості – 0,5%, переробній промисловості – 6,7%, постачанні електроенергії, газу, пари та кондиціонованого повітря – 11,6%. У травні 2013 р. рівень промислового виробництва впав до 90,7% відповідного періоду минулого року, тобто на 9,3%.

В Україні багатогалузевий машинобудівний комплекс – потужний сектор промисловості України, що поєднує понад 11 тис. підприємств. Частка машинобудівної галузі в українській промисловості перевищує 15%, у ВВП становить близько 12%. У машинобудуванні зосереджено більше ніж 15% вартості основних засобів, майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості й більше ніж 22% загальної кількості найманих робітників.

Машинобудівний комплекс України охоплює понад 20 спеціалізованих галузей, тобто практично всі галузі машинобудування.

Рівень розвитку машинобудування є одним з основних показників економічного і, насамперед, промислового розвитку країни. В Україні цей комплекс – один з найважливіших.

Залежно від того, на який ринок орієнтована продукція, що випускається підприємствами машинобудівного комплексу, їх умовно можна об'єднати в п'ять груп:

- **група галузей інвестиційного машинобудування** (важке машинобудуван-

ня), розвиток яких визначається, насамперед, інвестиційною активністю металургійного, будівельного, енергетичного й транспортного комплексів;

- **група підприємств тракторного й сільськогосподарського машинобудування**, машинобудування для переробних галузей АПК і підприємств легкої промисловості, що залежать від платоспроможності сільгоспвиробників і переробників сільськогосподарської продукції, а також частково від попиту населення;
- **залізничне машинобудування**, спрямоване на задоволення попиту залізничного господарства країни;
- **автомобільна промисловість**, випуск продукції орієнтованої на попит кінцевих споживачів (виробництво легкових автомобілів), а також на потребу підприємств, фірм та виконавчих органів влади (виробництво вантажівок і автобусів);
- електротехніка, приладобудування, верстатобудування – **група наукоємних галузей**, так званих комплектуючих, розбудовуються слідом за потребами всіх інших галузей промисловості, включаючи й саме машинобудування.

Напрямами пошкваллення галузі є: структурна перебудова, перехід від факторної стадії конкурентного розвитку машинобудівного підприємства до інвестиційної, поєднаного з інноваційною, замкнені цикли економіки, гнучкий менеджмент, відновлення устаткування тощо.

Андрій Педько [1] зазначав, що у 2008–2011 рр., за даними Держкомстату, у нашій країні не було зроблено жодного автокрана, комбайна, мотоцикла, газонокосарки, скрепера для грабарств, дизельного двигуна й двигуна внутрішнього згоряння, ні мікроскопа, ні офтальмологічного приладу, ні термостата, ні побутового пилососа, електропраски або мікрохвильової печі. За даними експертів, в Україні відсутня активна державна політика, немає системності, спостерігається хаотичність. У 2014 р. ситуація не змінилася [12]. Для того, щоб машинобудування розбудовувалося й дійсно стало локомотивом вітчизняної економіки, потрібна, насамперед, комплексна стратегія. Машинобудування може стати фундаментом, базою нової економіки України. Частка галузі в обсязі промислового виробництва становить близько 12%, у ВВП – 5–7%, в експорті – 10%, що приблизно вдвічі нижче, ніж у чорній металургії [1]. Для порівняння: у пізній радянській період ситуація була кардинально іншою – базовою галуззю економіки було саме машинобудування, яке створювало 31% промислової продукції, тоді як на чорну металургію припадало всього 11% [1]. Тобто роль і місце машинобудування в українській

економіці не відповідають наявному потенціалу й вимогам часу.

Дослідження показали, що першочерговими заходами розбудови машинобудівного комплексу країни повинно стати: завершення процесу приватизації, стимулювання технічного переозброєння машинобудування за допомогою податкового й митного законодавства, державна підтримка ефективних проектів, а також створення системи стимулів для ефективного використання наявного промислового капіталу.

Особливого значення набуває розвиток галузей транспортного й середнього машинобудування (залізничне машинобудування, суднобудування, авіабудування), оборонно-промислового комплексу країни. До цієї сфери (авіа-, судо-, ракетобудування й оборонної промисловості) належить близько 170 підприємств, більшість із яких об'єднані в концерни. Характерна риса галузі – монополізована експортна складова. Структура ракетно-космічного сектора зберігається в межах Державного космічного агентства. Водночас сьогодні автономно формується й розвивається приватний бізнес.

О. Іжак [1] відзначив основні напрями реформування у сфері промисловості. *По-перше*, змінюється структура корпоративних прав. У перспективі цей процес може привести до утворення національних холдингів. *По-друге*, змінюється менеджмент галузі. Цей аспект пов'язаний шоріше з особистостями менеджерів, ніж зі структурою власності. *По-третє*, зміна фінансових потоків. Джерела засобів в українській оборонній промисловості – це внутрішнє оборонне замовлення. Тому слід усе ж завершити перехід від державної до акціонерної форми власності, з концернів виділити підприємства, передбачені для конверсії й ліквідації. Менеджмент підприємств повинен бути максимально захищений від впливу державної бюрократії. Виходячи із зазначеного, можна зробити висновок, що приватизація доцільна тільки при залученні великих інвесторів (національних і міжнародних), які мають досвід успішного управління в галузі. Так, приватні підприємства розбудовуються краще, бо вони більш мобільні. З іншого боку, в області це розуміють і підтримують через Федерацію роботодавців машинобудівної галузі підтримують і ОГА.

Машинобудівний комплекс України як основа важкої індустрії відіграє вирішальну роль у вдосконалюванні матеріально-технічної бази країни. Випускаючи засіб виробництва для різних галузей народного господарства, машинобудування реалізує досягнення науково-технічного прогресу й забезпечує комплексну механізацію та автоматизацію виробництва. На машинобудівний комплекс України припадає понад 40% усьо-

го промислово-виробничого потенціалу індустріального виробництва; частина продукції комплексу в загальному обсязі продукції промисловості становить 29%. Машинобудівний комплекс належить до трудомістких галузей, про що свідчать співвідношення зайнятих у ньому до обсягу випущеної продукції.

Рівень розвитку машинобудування є одним з основних показників економічного й промислового розвитку країни. Основне значення галузі: виробляти знаряддя праці для галузей, які виробляють засоби виробництва (машини, апарати, верстати, прилади тощо); для галузей, які виробляють предмети споживання (машини для сільського господарства, технологічне устаткування для легкої й харчової промисловості); предмети споживання (легкові автомобілі, побуттехніка, телевізори, радіоприймачі тощо); устаткування для будівництва, транспорту, зв'язку, торгівлі, спецобладнання для галузей невиробничої сфери, продукція оборонного призначення.

Ринок і виробництво, у тому числі машинобудівельне, завжди були й залишаються складовою національної економіки як елемента глобалізаційних процесів світової економіки. Тому в міру розвитку ринкових відносин, реального досягнення економічних свобод підприємств-виробників та посередників, інших учасників виробничого процесу, все більше уваги слід приділяти створенню і підтримці умов ефективної взаємодії учасників ринку.

Дослідження трактувань термінів “дія” та “ефект” у першому випадку – як здійснення зусиль, а в другому – як результату або наслідку чого-небудь – дало змогу визначити сутність взаємодії як здійснення зусиль мінімум кількох сторін щодо досягнення мети дії. Отже, ефективну взаємодію учасників ринку Н. Возіянова пропонує трактувати як здійснення зусиль мінімум кількох сторін для досягнення мети дії як результату або наслідку здійснення взаємних зусиль [4, с. 371–372]. Регулювати або впорядковувати, налагоджувати відносини – означає задати структуру спонукальних мотивів людської взаємодії, а отже, інституціоналізувати відносини між людьми – суб'єктами, які здійснюють діяльність у складі машинобудівного комплексу України. Причому регулювання може здійснюватися на кількох рівнях – як на рівні держави, так і на недержавному. При розгляді розвитку машинобудівного комплексу країни йдеться про його зміну й досягнення якогось стану, який відповідає або фактичному стану, або бажаному. Інституціоналізація відносин щодо розвитку машинобудівного комплексу України базується на формуванні інститутів як загальноприйнятих рамок поведінки, що відповідає терміну “конвенція” в економічній теорії конвенцій, висвітленій у працях К. Бессі,

О. Фавро [5]. Головною гіпотезою цієї теорії є той факт, що загальноприйняті рамки поведінки задаються ззовні та як такі сприймаються окремими індивідами, хоча ті й беруть участь у їх створенні, реалізації та перегляді, здійснюючи індивідуальні та колективні дії. Тобто з метою узгодження автономії соціального, що володіє власними законами, з ідеєю про те, що діють саме індивіди, а не надіндивідуальні сутності, причому проблема неповноти “правил” у цій теорії вирішується за допомогою поняття “конвенція”.

Проведене Н. Возіяною [4, с. 373] дослідження дало змогу сформулювати теоретичне підґрунтя, у межах якого запропоновано під конвенцією розуміти досягнуту угоду щодо правил здійснення взаємодії суб'єктів, які оперують у певній сфері, що базується на розумних діях акторів. Конвенція знімає проблему координації акторів, яка виникає в результаті необхідності вибору єдиної схеми інтерпретації встановлених правил. Тому в економіці конвенцій особливо виділяються інтерпретативні дії економічних агентів, які

оперують на двох логічних рівнях: вибору самих правил гри та способу застосування цих правил, виправдання й відтворення яких супроводжується формуванням в учасників відносин фреймів, визначених як способи мислення, співвіднесення зовнішньої інформації з наявними правилами, взятими ними за основу [6]. Фундаментальна проблема координації полягає в тому, що існує небагато логік, кожна з яких прив'язана до особливого порядку обґрунтування цінності [8, с. 108; 7]. Серед виділених у межах економічної теорії конвенцій способів обґрунтування цінності найбільш актуальними для цього розгляду варто вважати ринкові, індустріальну та громадянську логіку (рис. 1), на важливість яких звертала увагу Н. Возіянова [4, с. 370–378]. Вона обґрунтувала підхід щодо формування відносин у сучасній економіці для сфери торгівлі (рис. 2). Однак цей підхід доцільно реалізовувати і при формуванні та аналізі відносин у машинобудівальному комплексі країни.



Рис. 1. Логіки виправдання при обґрунтуванні вибору рішень

Таким чином, найбільш очевидний спосіб виникнення критичних ситуацій, коли сторони, які конкурують, не можуть дійти згоди, зумовлений не тим (у будь-якому разі не тільки тим), що у сторін різні інтереси, а тим, що контрагенти використовують різні логіки, прив'язані до порядків обґрунтування цінності, що суперечать один одному.

Так, з метою побудови раціональної моделі, яка б об'єднувала дві логічно різні сфери – вибір правил і вибір способу застосування цих правил, К. Бессі, О. Фавро [9, с. 21] запропонували враховувати розумну дію для побудови більш загальної моделі раціональності, ніж її обмежена модифікація в межах панівної економічної теорії. На відміну від моделей, у яких поведінка агентів формується, винятково виходячи з розрахунку на індивідуальну вигоду, розумна дія в цьому випадку означає і політичний вимір, і критерій загального добра, що визначає життя в суспільстві. Взаємодії в межах економіки конвенцій представлені не тільки об-

міном товаром та інформацією, але й обміном аргументами, що дає змогу фреймувати відносини, коли застосування та інтерпретація правил гри виправдані акторами, які беруть у ній участь, або застосувати право “голосу” або “виходу”, коли у відносинах виникають відхилення, що потребують регуляторних впливів (див. рис. 2).

Таку взаємодію слід розвивати в машинобудівному комплексі через його кластеризацію, яка є інноваційним напрямом, пов'язаним з об'єднанням суб'єктів господарювання. Так, кластер – територіально-галузеве добровільне об'єднання самостійних юридичних осіб, які зберігають свій автономний юридичний статус, тісно співпрацюють із науковими центрами, громадськими організаціями й органами місцевої влади з метою виробництва конкурентоспроможної продукції, захисту інтересів, досягнення загальної й особистої економічної вигоди та створення умов для економічного розвитку регіону [10, с. 68].

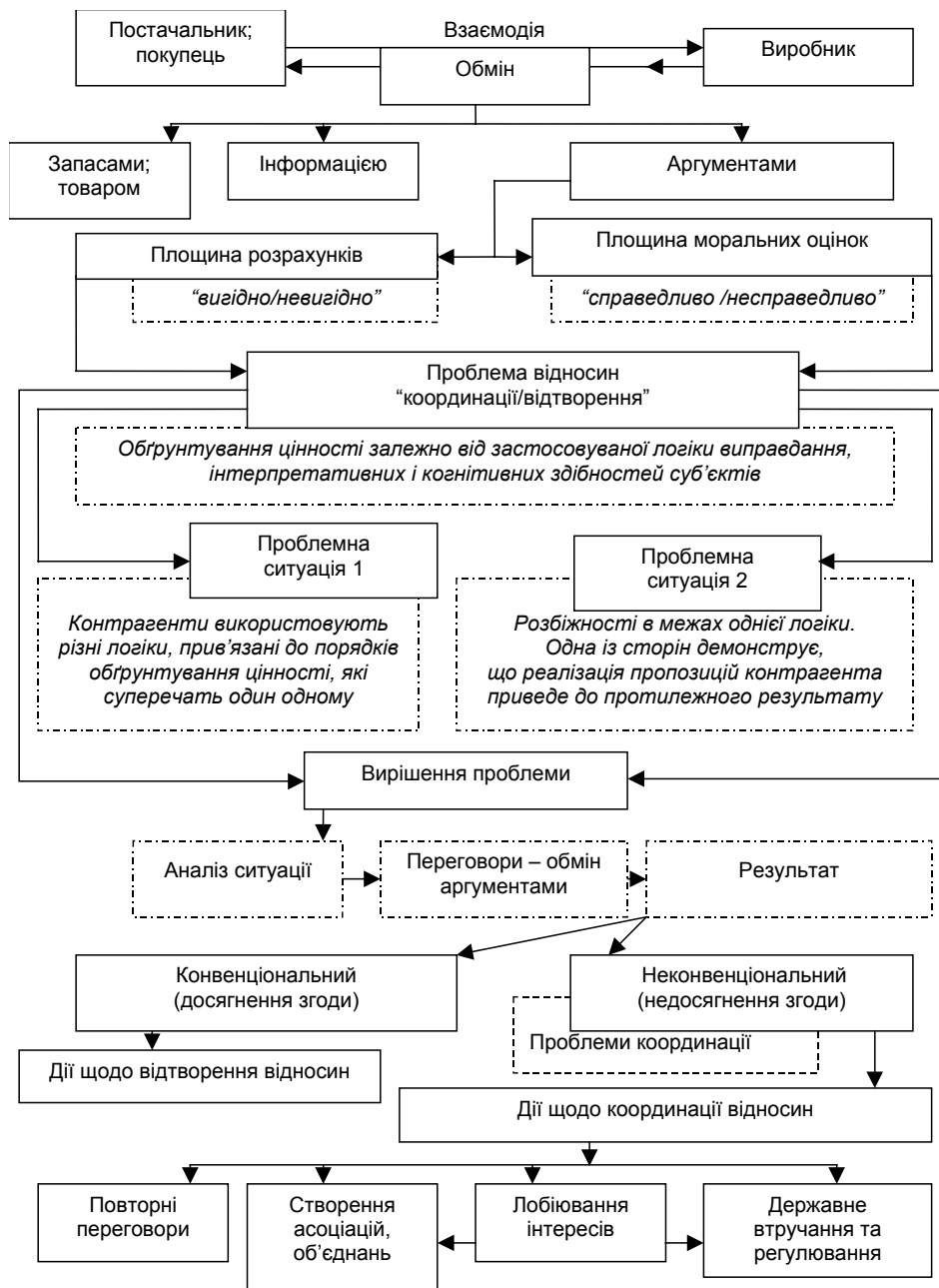


Рис. 2. Модель процесу конвенціалізації взаємодії у машинобудівному комплексі України (складено на основі [4, с. 375])

Перший кластер – “Силіконова долина” – був створений у США наприкінці 1930-х рр.: уперше було знайдено рішення, як об’єднати знання з можливостями виробництва [11]. Сьогодні майже всі європейські країни мають кластерні програми: зараз працюють 69 таких програм. У європейських країнах за просування кластерної політики відповідають міністерства фінансів, науки й промисловості, інші державні органи, що не тільки ініціюють створення кластерів на основі вагомого в масштабах держави проекту, а й підтримувальні ініціативи знизу, які найчастіше виявляються не менш важливими для суспільства. Влада, наука, виробництво – основа партнерства для вирішення завдань соціально-економічного розвитку

суспільства й формування науково-виробничо-соціальної системи – машинобудівного комплексу України.

Таким чином, можна зробити висновок, що кластери дають змогу: посилювати процеси спеціалізації й поділу праці між компаніями; більш широко залучати клієнтуру, забезпечувати тісну взаємодію покупців і продавців; знижувати вартість одиниці технічної послуги й продукції, виробленої на основі спільної діяльності; посилювати міжфірмові потоки ідей та інформації; підвищувати інноваційність виробництва й торгівлі; створювати нові робочі місця; ефективно використовувати місцеві природні ресурси; створювати здоровіший соціальний капітал (усе здійснюється на взаємній довірі), забезпечуючи со-

ціальну справедливість; формувати баланс ринкової ефективності й соціальної гармонії.

IV. Висновки

Дослідження показали, що розбудова машинобудівельного комплексу України є важливим і складним питанням для формування міцної економіки країни. Будівництво нового інноваційного суспільства й фактичний вступ у "нову економіку" – об'єктивна реальність, у якій чільне місце повинно належати машинобудівельному комплексу України. Важливими є децентралізація та підвищення ролі регіонів, формування нових інститутів, де поєднується малий, середній і великий бізнес. Формування інноваційних промислових кластерів тісно пов'язано з можливостями й потенціалом конкретних регіонів і потребує при розробці стратегії розвитку врахування факторів формування відносин між підприємствами, в яких діють люди. Розвиток таких мережних інноваційних структур дасть змогу досягти динамічного розвитку, адже в межах кластерних об'єднань у виробничий процес включаються не тільки підприємства, але й науково-дослідні інститути, державні органи, фінансові структури, навчальні заклади та інші супутні формування, що працюють на підвищення якості життя населення території.

Список використаної літератури

1. Станет ли отечественное машиностроение локомотивом развития экономики? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nf.dp.ua/2013/01/stanet-ly-otchestvennoe-mashynostroenye-lokomotyvom-razvytya-ekonomyky/>.
2. Динаміка обсягів виробництва у 2013 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://obozrevatel.com/Infographic/14570-dinamika-obsyagiv-virobnitstva-u-2013-rotsi.htm>.
3. О проведении экономического эксперимента на предприятиях горно-металлургического комплекса Украины : Закон Украины от 14.07.1999 г. № 934-XIV
4. Возіянова Н.Ю. Внутрішня торгівля України: теоретичний базис, моніторинг, моделі розвитку : монографія / Н.Ю. Возіянова. – Донецьк : ДонНУЕТ, 2013. – 517 с.
5. Бесси К. Институты и экономическая теория конвенций / К. Бесси, О. Фавро // Вопросы экономики. – 2010. – № 7. – С. 12–38.
6. Возіянова Н.Ю. Державне регулювання інституціональних змін у розвитку внутрішньої торгівлі як галузі української економіки / Н.Ю. Возіянова // Вісник ДонНУЕТ. Серія "Економічні науки". – 2010. – № 3 (47). – С. 219–228.
7. Шаститко А.Е. Новая институциональная экономическая теория: особенности предмета и метода / А.Е. Шаститко. – М. : ТЕИС, 2003. – 51 с.
8. Радаев В. Как обосновать введение новых правил обмена на рынках / В. Радаев // Вопросы экономики. – 2011. – № 3. – С. 104–123.
9. Бесси К. Экономика конвенций и институционализм: результаты взаимодействия / К. Бесси, О. Фавро // Вопросы экономики. – 2010. – № 9. – С. 26–40.
10. Международная конференция по кластерам – в Севастополе // Економіст. – 2008. – № 10. – С. 68–69.
11. Соколенко С. Проблеми і перспективи посилення конкурентоспроможності економіки України на основі кластерів / С. Соколенко // Економіст. – 2008. – № 10. – С. 31–35.
12. Виробництво основних видів промислової продукції по місяцях 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Стаття надійшла до редакції 22.04.2014.

Азарян О.М., Беленький О.Ю. Машиностроительный комплекс Украины: стратегические аспекты развития и относительский подход

В статье изложены проблемные аспекты развития машиностроительного комплекса Украины, обоснована необходимость стратегического подхода и учета факторов когнитивных возможностей человека в принятии управленческих решений по формированию и выполнению поставленных задач. Проведен ретроспективный анализ развития машиностроительного комплекса, выявлены особенности и походы по стратегическому развитию машиностроительного комплекса страны.

Ключевые слова: машиностроительный комплекс, развитие, стратегия, взаимодействие, кластеры.

Azaryan H., Belenkyi O. Machine-building complex of Ukraine: strategic aspects of development and relational approach

In article problem aspects of development of a machine-building complex of Ukraine, need of strategic approach and the accounting of factors of cognitive opportunities of the person in adoption of administrative decisions on formation and performance of objectives are stated. The retrospective analysis of development of a machine-building complex is carried out, features and campaigns on strategic development of the Machine-building complex of the country are revealed.

Studies have shown that the development of machine industry of Ukraine is an important and challenging issue for form-ing a strong economy. Construction of new innovative society and the

actual entry in the "new economy" - an objective reality in which prominent place should belong to the machine-building complex of Ukraine. Important is decentralization and increase the role of regions, the formation of new institutions, which combines small, medium and large business. Formation of innovative industrial clusters closely associated with the capabilities and potential of specific regions and requires the development strategy of measuring the extent of relations between enterprises in which people act. The development of innovation network-structures will help to achieve dynamic development first, because within the cluster associations in the manufacturing process include not only businesses, but also research institutes, government agencies, financial institutions, educational institutions and other related formations working to improve the quality of living area.

Key words: *machine-building complex, development, strategy, interaction, clusters.*