

екон. ун-т, 2001. – 580 с.

2. Задоя А. А., Петруня Ю. Е. Основы экономической теории: Учеб. пособ. – М.: Рыбари, 2000. – 200 с.

3. Устенко О. Л. Диверсификация производства в условиях формирования рыночной экономики: Дис. ... канд. экон. наук: 08.02.03. – К., 1995. – 153 с.

4. Краснова О. М. Разработка стратегии маркетинга в условиях диверсификации производства: Дис. ... канд. экон. наук: 08.02.03. – К., 2000. – 184 с.

5. Ткач А. А. Інституціональні основи ринкової інфраструктури: Монографія / НАН України, Об'єднаний ін-т економіки. – К., 2005. – 295 с.

6. Радєва М. М. Державне регулювання проблеми розвитку кризових явищ у діяльності підприємств України // Держава та регіони. – 2003. – № 1. – С. 293–296. – (Серія: Економіка та підприємництво).

УДК 669.013:330

*О. Ю. Бугрім*

Запорізька державна інженерна академія

## **ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗРОБКИ КОНЦЕПЦІЙ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Концепція розробки і здійснення програм реструктуризації машинобудівного підприємства виходить з її основної ролі – забезпечити заміну застарілого виробничого потенціалу галузі новим та ефективнішим виробництвом з найменшими ускладненнями.

Завданнями статті є розглянути теоретичні основи побудови концепцій реструктуризації машинобудівних підприємств і сформулювати її напрями.

Істотне значення при здійсненні великомасштабних програм реструктуризації машинобудівного підприємства має попередня розробка їх концептуальної основи. Значення такої концепції полягає в системному викладі головних причин, цілей і особливостей реструктуризації, визначенні її пріоритетів і критеріїв ефективного здійснення в умовах очікуваних перспектив розвитку [1, с. 90]. Іншими словами, концепція – це ідеологія, усвідомлення замовником суті проблеми і стратегічний задум її вирішення. Тобто це філософія розробки і виконання програми, що закладається у всі подальші дослідження [2, с. 26].

© *О. Ю. Бугрім, 2008*

Важливість розробки такої концепції мотивується низкою причин. Великомасштабна програма вимагає дуже великих капіталовкладень, джерела яких небезмежні або дістаються дуже дорогою ціною. Розумний їх розподіл між окремими цілями й об'єктами реструктуризації і визначення пріоритетів вимагають складних економічних розрахунків. Із великими труднощами, звичайно, пов'язаний облік численних непрямих наслідків здійснення програми, особливо негативних. Погано піддається чіткому чисельному прогнозу негативний вплив програми на навколишнє природне середовище. Ніяким розрахунком не можна обґрунтувати оптимальну величину витрат на охорону природи і техніку безпеки [3, с. 20]. Неоднаковими можуть виявитися і рішення, яким віддається перевага різними керівниками в одних і тих же ситуаціях. Їх відмінності пояснюються різницею початкових установок, бачення проблеми. Природно, різними при цьому виявляються критерії оцінки й пріоритети окремих варіантів і блоків програми.

Нами пропонуються наступні принципові положення, сукупність яких може розглядатися як початкова концепція розробки і здійснення програм реструктуризації машинобудівного підприємства.

1. Реструктуризацію машинобудівного підприємства слід розглядати як одну з найважливіших ланок інноваційного управління економікою галузі, що відноситься до фаз періодично здійснюваних великих структурних перетворень промисловості. Це твердження дає можливість правильно поставити завдання реструктуризації та оцінювати її результати з позицій економічної динаміки промислового комплексу в цілому.

2. Розвиток економіки промисловості завжди відбувається нерівномірно: періоди тривалого і спокійного екстенсивного розвитку змінюються коротшими, але бурхливішими фазами революційних стрибків. Відповідно змінюються і завдання управління інноваційним процесом. У фазі революційних сплесків [4, с. 17] головні його напрями об'єднуються в комплексні цільові програми реструктуризації промисловості.

3. У роки здійснення реструктуризації в якнайповнішому і комплексному вигляді реалізуються накопичені за попередній тривалий період ноу-хау, відбувається широкомасштабне оновлення технологій і техніки, галузь позбавляється від морально застарілих виробництв і підприємств, розвивається соціальна інфраструктура, різко змінюється структура інвестиційних потоків, номенклатура продукції, відбувається значна міграція робочих кадрів і т.д.

4. Проблеми періодичної реструктуризації машинобудівного підприємства є за своєю суттю вічними, хоча і не безперервними (безперервним, але дуже нерівномірним в часі є тільки процес інноваційного розвитку загалом).

5. Причини здійснення реструктуризації машинобудівного підприємства

можна підрозділити на внутрішні і зовнішні: перша – це прагнення одержати істотний економічний ефект при появі нових можливостей (переважно тоді, коли попередні вже вичерпані); друга – виникає у сфері зовнішнього середовища і включає науково-технічний розвиток, зміну характеру суспільних потреб і джерел можливого задоволення цих потреб.

6. Причиною, що спонукає до реструктуризації старого виробничого потенціалу, можуть бути й інші обставини в зовнішньому світі. Так, нерідко зміна виробничих структур промислових країн світу відбувалася внаслідок чергової великої кризи, яка ще раз потрясла виробництво, що повільно розвивалося (безпосередньо в роки кризи затухаюче або напівзруйноване). Частота виникнення цих і подібних ситуацій певною мірою передбачена лише в ймовірно-статистичному значенні цього терміна. На практиці вона може істотно коливатися. Багато в чому вона залежить від рішення відповідних керівників, які в ринковій системі господарювання самі визначають, чи варто і коли саме здійснювати реструктуризацію машинобудівного підприємства.

7. Вибір відповідного часу для початку реструктуризації машинобудівного підприємства є першочерговим завданням його керівника: перш ніж починати реструктуризацію, він повинен вирішити, чи потрібна вона сьогодні і якщо ні, то на який термін вона може відкластися.

Необхідно врахувати наступні галузеві особливості машинобудування:

- підприємства галузі є містоутворюючими. До їх складу часто входять непрофільні виробництва, іноді дуже великі, не пов'язані за технологічними ознаками з основним виробничим процесом;

- висока значущість соціального чинника, оскільки реструктуризація галузі зачіпає соціальні проблеми міст і населених пунктів, що виникли на базі великих містоутворюючих машинобудівних підприємств;

- машинобудівні підприємства з виробничого погляду інтегровані з об'єктами сировинної бази, що, як правило, є самостійними юридичними особами і мають нерідко різних власників;

- висока капітало-, фондо-, матеріало- та енергоємність машинобудівних виробництв, велика інерційність і тривалість циклу „будівництво – освоєння виробництва”, низька еластичність до зміни вимог ринку, значне екологічне навантаження на навколишнє природне середовище;

- у статутному капіталі великих машинобудівних підприємств, як правило, значна частка іноземного і банківського капіталу, що характеризується прагненням до швидкого отримання максимального прибутку при мінімальній участі в поточному управлінні виробництвом.

Економічна наука оперує двома різними поняттями застарілого об'єкта (або цілої системи), визначаючи їх як фізичне і моральне (економічне) зношення. Перше відбувається всередині системи, а друге – поза нею, в

навколишньому зовнішньому середовищі.

Темпи фізичного зносу об'єкта (системи) багато в чому залежать від організації користування ним і, навпаки, темпи морального старіння мало підвладні власнику об'єкта. Вони ніби задаються йому ззовні. Власник повинен зважати на них у своїй діяльності, але вплинути на ці темпи, змінити їх він практично не може. Через залежність від темпів морального зносу свого виробничого потенціалу його власник не може прискорювати темпи інноваційної політики за визначені, задані йому ззовні, межі: у кожен певний момент може вводити тільки один із уже створених до цього часу і доступних нових технічних засобів. У той же час через власну безініціативність або відсутність грошових коштів він може не скористатися дійсно наявними можливостями інновації, відкладаючи їх на майбутнє і знижуючи тим самим темпи оновлення свого виробничого потенціалу.

Співвідношення темпів фізичного і морального оновлення виробничого потенціалу машинобудівних підприємств різне і залежить від безлічі чинників, зокрема, темпів технічного оновлення продукції у промисловості [5, с. 38]. Останні, в свою чергу, залежать від результативності наукових і проектно-дослідницьких робіт у галузі.

Лише в окремих випадках темпи фізичного і морального оновлення повністю збігаються. У випадках, коли повний фізичний знос потенціалу відбувається раніше, ніж воно старіє морально, заміна старого потенціалу відбувається без помітного підвищення його технічного рівня, а його ефект виявляється не таким уже й великим. Така заміна є, швидше, мінімальною обов'язковою вимогою нормальної експлуатації діючого промислового підприємства, ніж засобом отримання великого економічного ефекту.

У випадках, коли об'єкт старіє спочатку морально, керівник промислового підприємства сам вирішує, здійснити відповідну інновацію негайно або через деякий час. Порівняльна економічна ефективність можливих при цьому варіантів різна і визначається кожного разу спеціальним розрахунком.

Стосовно підприємств машинобудування, то тут діє ще один, нерідко вирішальний чинник, що впливає на вибір часу оновлення значної частини промислового потенціалу. На підприємствах машинобудування таким фактором є технологічно неминуче нерегулярне перенесення робіт підприємств на нові, нижчі горизонти машинобудівних підприємств. Період здійснення кожного такого переходу обумовлений технологічно і не може суттєво зміщуватися в часі. Саме до цього часу, що завжди вимагає перебудови, як правило, приурочується введення нових техніко-технологічних рішень. В окремих випадках, коли перехід на новий горизонт пов'язаний з необхідністю перебудови системи провітрювання, підйомних пристроїв, до цього ж часу прагнуть здійснювати більш капіталомістку реконструкцію

промислового підприємства в цілому. Вона, як правило, пов'язана з рішучим оновленням технічних рішень і засобів.

Таким чином, реструктуризація машинобудівного підприємства є комплексом взаємообумовлених заходів, здійснюваних за єдиною програмою і впродовж історично стислого періоду (і в цьому значенні одночасних), які виражають періодично виконуваний комплекс заходів у рамках інноваційної політики промисловості на етапі назрілого “прориву” на новий технологічний рівень і при умовах зовнішнього середовища, що радикально змінилися, а також об'єктивно необхідних для різкого підвищення ефективності промисловості шляхом істотної перебудови всіх її структурних елементів.

Викладені міркування в цілому свідчать, що основу процесу реструктуризації становлять інновації. Проте власне реструктуризація полягає не тільки в них: це особливий тип введення інновації, який змінює структуру об'єкта, що розглядається як велика система [6, с. 66].

Згідно з цим визначенням, застосовувати термін реструктуризація допустимо тільки до тих об'єктів, які розглядаються в достатньо розділеному вигляді – як велика система, що має чітко виражену внутрішню структуру, перетворення якої, власне кажучи, і є об'єктом реструктуризації.

Життя вносить свої корективи в періодичність циклу реструктуризації. Основний вплив на тривалість чергового циклу, терміни і форми здійснення мають зміни умов зовнішнього середовища, особливо на вітчизняному або навіть міжнародному макрорівнях.

Найчастіше реструктуризацію здійснюють у періоди післякризової депресії, коли перед національною економікою особливо гостро стоїть кардинальне питання: на якій технічній базі виходити з кризи – старій чи принципово новій [7, с. 46]. Заважати вибору інноваційного типу відтворення потенціалу можуть тільки прагнення скоріше відновити обсяги виробництва, брак інвестиційних коштів і висока невизначеність загальної післякризової макроситуації. Схиляються до переваги інноваційного типу відтворення в ці періоди у випадках:

- зміни власників у результаті кризи і, відповідно, концепції довгострокового розвитку машинобудівних підприємств;

- тимчасового спаду навантаження надіючі машинобудівні підприємства в період кризи системи, що дає змогу здійснювати їх модернізацію. Крім того, внутрігалузеві кризи мають часто технологічне походження і виникають тоді, коли діюча технологія себе вичерпала в цілому.

Особливий характер має процес морального оновлення промислового потенціалу у випадках, коли зменшується прогнозована величина попиту на певну продукцію, який до цього був високим. Промислові підприємства витісняють з життєвого простору іншу частину промислових підприємств, що стають в даному випадку непотрібними. Природно, виключаються

з виробничого процесу якнайгірші й невіддатливі ефективній санації промислові підприємства.

Отже, реструктуризація завжди пов'язана з масовою заміною (або збільшенням участі) старих елементів господарської системи новими, ефективнішими. Адже саме за рахунок відмінності рівнів їх ефективності й поліпшується структура промислового підприємства та утворюється значна частина структурного ефекту. Слід чітко усвідомити: за своїм визначенням термін реструктуризація означає, що структура, яка раніше склалася, звична і стала, буде зламана, і все пов'язане з нею стане на об'єкті непотрібним, або потрібним у меншій кількості. Стосовно елементу витрат робоча сила це означає, що загальна потреба в ній на цьому об'єкті знижується, частина вивільненого персоналу може бути використана на професійно нових робочих місцях, а інша стане просто непотрібною [8, с. 226]. Ця фаза завжди важка психологічно і тому вимагає максимального демпфування. Демпфування негативних соціальних наслідків здійснення реструктуризації підприємств нерідко стає головним, домінуючим у їх діяльності.

Повністю запобігти виникненню негативних соціальних наслідків при здійсненні реструктуризації неможливо. Вони є обов'язковою, хоча і негативною складовою цього поняття, об'єктивно властиві будь-якій зміні структур і становлять основу цієї категорії. Але необхідно максимально пом'якшити наслідки для персоналу, що звільняється при реструктуризації, розглянути принципово можливі способи такого демпфування негативних соціальних результатів психологічних стресів.

При реструктуризації машинобудівного підприємства слід виходити з того, що нерентабельний напрям промислового виробництва не має шансів на своє збереження в ринковому середовищі в незмінному вигляді. З іншого боку, закриття таких виробництв без здійснення заходів щодо подолання негативних соціальних наслідків також неприпустимо.

Цілеспрямованої політики періодичної комплексної реструктуризації машинобудівного підприємства дотепер не існувало. Сьогодні така реструктуризація по праву вважається головною умовою виживання промисловості, виходу з фази глибокої кризи і забезпечення реальних перспектив її розвитку. Вона є найефективнішим напрямом використання промисловістю реально вкрай обмежених і диспергованих інвестиційних джерел. Велике значення повної реструктуризації машинобудівного підприємства визначається наступними міркуваннями.

Вивільнення значних контингентів працівників напрямів виробництва, що закриваються, унеможливує здійснення важливих регіональних, соціальних і екологічних програм, що раніше стримувалися браком робочої сили. А диверсифікація виробництва в металургійних компаніях і створення нових робочих місць нетрадиційного профілю сприятиме розвитку сфери

обслуговування й випуску продукції як необхідних населенню. І, нарешті, реструктуризація машинобудівного підприємства є одним з об'єктів прямого фінансування з фондів міжнародних організацій.

Сукупність викладених положень пропонується як початкова концепція подальшого дослідження економічних проблем реструктуризації машинобудівного підприємства України на сучасному етапі. Вона дає змогу сформулювати конкретні напрями і пріоритети реструктуризації.

Наша думка, програма реструктуризації вітчизняних машинобудівних підприємств у перспективному періоді повинна бути багатоетапною і здійснюватися в такому напрямі.

Перший початковий етап характеризується процесами розвитку ринкової і виробничої інфраструктури. Структурні трансформації визначатимуться посиленням вертикальної кооперації, досягненням необхідних рівнів спеціалізації і концентрації виробництва, формуванням структури управлінських, маркетингових, фінансових, кадрових підсистем.

Другий етап – підвищення в рамках реструктуризації зрілості ринкових відносин на машинобудівних підприємствах – визначатиметься активнішим впливом загальносвітових тенденцій розвитку техніки і технологій, підвищенням інституційної та функціональної ролі виробничих відносин.

Основоположною метою діяльності машинобудівних підприємств як носія інтересів кількісно та якісно певної сукупності осіб буде насамперед відтворення себе як такого. Це досягатиметься на базі як простого, так і розширеного відтворення власної господарської діяльності. У першому випадку забезпечується елементарне виживання, у другому – певний ступінь стійкого розвитку як вища стадія реструктуризації.

#### Література

1. Александрова В. П. Влияние государственных научно-технических программ на экономическую структуру промышленного производства // Социально-экономические исследования в переходный период. Региональная научно-техническая политика: инновационный розвиток та інформаційний простір / НАН України. – Львів: Ін-т регіональних досліджень, 2000. – Вип. XVI. – С. 89–95.
2. Герасимчук Н. Тенденции развития промышленности Украины на современном этапе // Экономика Украины. – 2002. – № 3. – С. 24–28.
3. Войнаренко М. П., Косіюк О. М. Моделювання бізнес-процесів при реформуванні промислового комплексу // Вісник Технологічного університету Поділля. Економічні науки. – 2001. – № 6. – С. 16–25.
4. Чухно А. Нова економічна політика // Экономика Украины. – 2005. – № 7. – С. 15–22.
5. Долішній М. І., Козоріз М. А. Моделі державного регулювання в ринкової економіці // Экономика Украины. – 1999. – № 6. – С. 36–41.

6. Грінюв А. В. Інноваційний розвиток машинобудівних підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління. – Харків: ВД „ІНЖЕКТ”, 2003. – 308 с.

7. Кальніченко Л. Ф. Особливості реструктуризації промислових об'єктів в умовах переходу до ринку // Регіональна економіка. – 2000. – № 2. – С. 43–49.

8. Довбня С. Б. Методические основы и направления реструктуризации предприятий в промышленности: Монография. – Днепропетровск: Наука и образование, 2002. – 312 с.

УДК 332.132

*І. К. Чукаєва, В. Є. Шуліпенко*

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

## **ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ ТА ЕНЕРГОЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

Остання чверть ХХ і початок ХХІ ст. характеризуються складною економічною й енергетичною ситуацією, зміною раніше сформованих і появою нових об'єктивних тенденцій розвитку паливно-енергетичного комплексу. Основні причини такого становища обумовлені високими темпами зростання використання енергетичних ресурсів при істотній зміні структури споживання, обмеженими можливостями задоволення попиту при одночасному підвищенні цін на паливно-енергетичні ресурси.

Сьогодні питання енергозабезпечення країни вже переросли в проблеми економічної і національної безпеки.

Теоретичні та прикладні аспекти розвитку й реформування паливно-енергетичного комплексу та його складових, енергетичної безпеки країни досліджено в наукових працях відомих учених-економістів і практиків. Вагомий внесок у розробку цих питань зробили Алимов О. М., Амоша О. І., Бар'яхтар В. Г., Бабушкін В. М., Воропай М. І., Іванов М. І., Кантарович В. Л., Макаров О. О., Мелент'єв Л. О., Недін І. В., Потапов В. І., Решетняк О. О., Рильський В. О., Шидловський А. К., Ященко Ю. П. та інші.

Проте стан галузей паливної промисловості в умовах трансформації економіки потребує подальшого дослідження, оскільки докорінно змінились внутрішні і зовнішні умови розвитку країни.

Метою статті є вибір оптимальних шляхів реформування паливного комплексу відповідно до ринкової економіки, визначення основних  
© *І. К. Чукаєва, В. Є. Шуліпенко, 2008*