

## ПРОМИСЛОВА ПОЛІТИКА В МАШИНОБУДІВНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

ЮРІЙ ВЕЛИКИЙ,

кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри менеджменту  
Миколаївської філії Європейського університету

У статті аналізується структура промислового виробництва та обґрунтовується значення її окремих елементів для виходу промисловості із системної кризи. У цьому значенні автор розуміє промислову політику як політику структурну, що безпосередньо пов'язана з реалізацією потенціалу машинобудівного комплексу країни.

**Ключові слова:** машинобудування, підприємство, інфраструктура, галузі, інновації.

**Постановка проблеми.** Ключовим у судженнях про розвиток сучасної національної економіки є стан машинобудівної галузі країни. Саме з машинобудуванням сьогодні пов'язується створення доданої вартості й умов розширеного відтворення, потреба у кваліфікованих кадрах та інноваційний прогрес.

Водночас таке значення машинобудування, як і його розвиток, не є природними властивостями індустріальної системи. Досвід економічно розвинених країн доводить, що розвиток цієї галузі цілком і повністю залежить від того курсу, який обирає держава стосовно промисловості й машинобудування. У такому разі йдеться не стільки про рецепти універсальної промислової політики, скільки про акценти, які "розставляються" кожною державою, що береться підтримувати власну промисловість.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питаннями машинобудівного комплексу в системі національної промислової політики займаються В. Семиноженко, А. Воронкова, Г. Швиденко та ін. Зважаючи на значення, яке сьогодні надається національній економіці, особливої уваги з точки зору наукового аналізу й сфери застосування принципів економічної політики заслуговує питання про структуру промислового виробництва й значення її окремих елементів для прогресу промисловості взагалі. У цьому значенні промислова політика виступає як політика структурна, безпосередньо пов'язана з реалізацією потенціалу машинобудівного комплексу країни.

Як об'єкт узгоджених заходів промислової й структурної політики машинобудування є недостатньо вивченою галуззю. Такий недолік чітко проявляє себе при прогнозуванні розвитку промислового виробництва в умовах нестабільної кон'юнктури основних світових ринків.

**Метою** статті є дослідження ролі машинобудування у відтворенні потенціалу національної промисловості, а також у подоланні перехідного характеру економіки.

**Виклад основного матеріалу.** Звернення до загальних питань взаємодії структурної й промислової політики має своєю кінцевою метою з'ясування того впливу, який справляють на економічний прогрес і, отже, на зростання добробуту суспільства структурні особливості економіки. Цю залежність можна представити подвійно:

1. Залежність економічного прогресу від того або іншого варіанту комбінації факторів виробництва, розподілених між галузями суспільного виробництва. Тут принципово важливим виявляється поєднання двох груп галузей промисловості - добувної й обробної. Виступаючи першою й найважливішою характеристикою галузевої структури економіки, такий поділ дозволяє отримати загальне уявлення про характер економіки.

Очевидно, що для т. зв. "сировинної економіки" характерними будуть показники високої зайнятості в добувних галузях, її значна участь у створенні ВВП країни, висока питома вага інвестиційних потоків і т. ін. Ураховуючи обмежений характер економічних ресурсів, такий розподіл варто сприймати як вихідну умову для подальшого відтворення галузевої структури економіки.

У свою чергу, пріоритет обробних галузей створює важливі переваги для національної економіки, особливо в тих випадках, коли ці галузі демонструють значний інноваційний потенціал. Його значення виявляється тим вищим, чим вищим є ступінь інтеграції національної економіки в міжнародному поділі праці. Саме тут галузева структура національної економіки дає державі конкурентну перевагу.

Характеризуючи економіку України, виходячи з ролі добувних і обробних галузей, зазначимо незначну присутність машинобудівних підприємств у рейтингових оцінках національної промисловості. Більше того, тут обмежена присутність таких підприємств поєднується з їхніми низькими порівняльними показниками (відносно компаній добувного сектора). Так, наприклад, у рейтингу 200 найбільших компаній України, розрахованому на підставі показників валового (чистого) доходу, розміру активів, кількості зайнятих і характеру діяльності, найбільше машинобудівне підприємство (ЗАТ Новокраматорський машинобудівний завод) посідає 544-у позицію зазначеного рейтингу.

2. Залежність державної промислової політики від структури економіки. На практиці державна промислова політика реалізується у вигляді державного сприяння й захисту галузевої структури національної економіки. Тут мова має йти про різні форми стимулювання прогресу в різних галузях, визначення й підтримку пріоритетних напрямків розвитку.

Принципово важливим тут є галузевий склад оброб-

ної промисловості й питома вага в її структурі машинобудівного комплексу. Незважаючи на складну структуру останнього, усе-таки треба визнати, що саме машинобудування дозволяє державі розгортати ефективні програми створення нових робочих місць, завойовувати нові ринки, розраховувати на міжнародний авторитет.

З погляду реалізації промислової політики, машинобудування є ключовою галуззю промисловості. Підставою для такого висновку є виняткова, без перебільшення мобілізуюча роль машинобудування в справі освоєння економічних ресурсів країнами, які стали на шлях реалізації промислової політики. Залежності, що виникають у зв'язку із цим, визначаються низкою обставин.

1. Машинобудівні підприємства є найбільшими споживачами продукції цілої низки галузей промисловості, серед яких особливо варто відмітити металургію й нафтохімію. Виробництво металу, коксу, лакофарбових і полімерних матеріалів безпосередньо пов'язано з перспективами, які відкриваються перед підприємствами машинобудування.

Так, наприклад, один із лідерів вітчизняного машинобудування - ВАТ "Запорізький автомобільний завод", за підсумками 2008 р., співпрацювало з 1383 підприємствами-постачальниками, із яких 1120 - українські. Загальна ж кількість субпідрядників акціонерного товариства перевищує 10 тис. підприємств. Запорізький автомобільний завод є споживачем 29 тис. найменувань матеріалів, інструментів і комплектуючих [1].

2. Машинобудування належить до галузей, які виробляють кінцеву, а не проміжну продукцію, тому зростання виробництва машинобудівної продукції вважається непрямим, хоча й доволі достовірним, показником зростання промислового виробництва взагалі. Одночасно зростання виробництва на підприємствах галузі впливає на транспортну інфраструктуру, обсяг перевезень і торговельно-посередницьку діяльність. Останнє має особливе значення, оскільки зростання машинобудування безпосередньо пов'язане з розвитком сервісних центрів, відповідальних за ремонт й обслуговування продукції машинобудування.

3. Технологічний та інноваційний прогрес у промисловості безпосередньо пов'язаний з оновленням виробничої бази машинобудування. Саме тут формується потреба в модернізації всього виробничого циклу, який починається з видобутку та переробки сировини й закінчується виготовленням кінцевої продукції. Більше того, машинобудування задає і "швидкість", із якою такі процеси розвиваються в промисловості.

Одночасно технологічний прогрес у машинобудуванні нерозривно пов'язаний з інвестиційним процесом. У цьому значенні машинобудування виступає галуззю, яка безупинно генерує значні інвестиційні потоки. Чим вищим виявляється технологічний прогрес у галузі, тим більші інвестиції необхідні для підтримки конкурентоспроможності підприємств машинобудування. Так, наприклад, будівництво в Черкасах концерном "Богдан" заводу з виробництва легкових автомобілів затребувало інвестицій загальною сумою 330 млн дол.

4. У силу своїх технологічних особливостей підприємства машинобудування виступають більшими споживачами робочої сили, тому їх внесок у вирішення проблем зайнятості є вирішальним. У цьому зв'язку треба зазначити, що поширена думка про вирішальну роль у справі забезпечення зайнятості малих підприємств має враховувати те, що значна частина самих малих підприємств є замкнутою в технологічні ланцюжки, які ініціюються попитом великих машино-

будівних підприємств. У певному сенсі такі малі виробничі підприємства виступають допоміжними підрозділами єдиного технологічного циклу, який починається в машинобудуванні.

5. Машинобудування є найбільшим споживачем кваліфікованої робочої сили. При цьому варто брати до уваги те, що машинобудування:

по-перше, ініціює попит на найбільш професійно підготовлених працівників, робочі місця яких знаходяться на підприємствах, які, як правило, завершують складний виробничий цикл створення продукції. У цьому значенні машинобудування виступає галуззю, яка завершує тривалий етап перетворення дарів природи на споживчу вартість і тих трансформацій, які супроводжують споживчу вартість під час переходу від проміжного споживача до кінцевого. Один тільки факт такого сталого переходу свідчить на користь того, що тут має місце постійне ускладнення виробництва і, відповідно, зростання вимог, які висуваються до кваліфікації виробничого персоналу. З погляду розглянутих нами проблем, таку особливість машинобудування варто визначити як здатність галузі постійно генерувати кількісні параметри застосовуваної взагалі в промисловості праці;

по-друге, машинобудування виявляється безпосередньо задіяним у справі формування попиту на наукові розробки і, відповідно, зайнятості у проектно-дослідницькій діяльності. У такому разі вирішальним фактором є те, що машинобудування виступає не тільки технологічно, але й економічно етапом, який завершає тривалий цикл виробництва. Уже тільки ця обставина вимагає значних зусиль у справі планування виробництва й збуту продукції. Як наслідок, виникає потреба в специфічній діяльності, яка "супроводжує" виробництво технологічно (у вигляді розгалуженої системи технічних служб, націлених на постійне вдосконалення технологічного процесу виробництва) й економічно (діяльність пов'язана з оптимізацією пропорцій застосовуваних виробничою одиницею ресурсів і факторів).

Отже, машинобудування виявляється включеним у складну систему формування попиту на кадри вищої кваліфікації і навіть у певний напрямок наукової діяльності, безпосередньо пов'язаний із виробничою практикою. Цю функцію галузі треба вважати такою, що визначає глибину попиту на кваліфіковану працю в промисловості й національній економіці взагалі.

З погляду промислової політики обставини, які пов'язані з роллю машинобудування у формуванні попиту на кваліфіковану працю, мають виняткове значення. Відсутність тут чітко позначених пріоритетів, форм і механізмів впливу на тенденції, які розвиваються в машинобудуванні (стосовно формування попиту на кваліфіковану працю), мають розглядатися як важливі критерії ефективності державної промислової політики. Більше того, видається доцільним віднести цю функцію держави до завдань стратегічного рівня, які мають безпосередній стосунок не тільки до промислової, але й інших видів державної економічної політики (наприклад, структурної, інвестиційно-інноваційної тощо).

Варто зазначити більш високу стійкість до впливу економічної кризи підприємств машинобудування, які використовують кваліфіковану працю. Попередні механізми, які підведено за результатами розвитку в кризовий період, указують на те, що найбільшою мірою скорочення робочої сили торкнулося машинобудівних підприємств, які широко використовують ручну працю.

Узагалі ж варто визнати, що за показником скорочення виробничого персоналу машинобудування по-

ступається лише будівельній галузі. За період із 01.01.2008 р. до 01.01.2009 р. чисельність зайнятих у галузях машинобудування знизилася на 23,1 % (у той час як цей показник у промисловості взагалі склав 14,4 %) [2].

6. Збільшення частки машинобудування у валових показниках національної економіки розглядається як важлива ознака позитивних структурних змін як у промисловості, так і в народному господарстві взагалі. Уважається, що збільшення частки машинобудування в загальних показниках економіки спричиняє зростання попиту як в інших галузях переробної, так і добувної промисловості. Тут може йтися про певний мультиплікаційний ефект, який викликає зростання зайнятості й ділової активності на доволі широкому тлі галузей, що зовні не пов'язані з машинобудуванням.

Звертає на себе увагу те, що значне зростання в машинобудуванні історично збігається з першими ознаками переходу України у фазу економічного зростання. Звичайно, таке зростання пов'язується з підвищенням активності, насамперед, важкого машинобудування й експорторієнтованих галузей вітчизняної промисловості. Варто також зазначити й те, що перші ознаки економічної кризи, яка розпочалася в 2008 р., практично негайно позначилися на вітчизняному машинобудуванні.

Тут найбільш постраждалим виявилось автомобілебудування, обсяги виробництва якого скоротилися на 85 %. Це призвело до того, що на чотирьох автомобілебудівних підприємствах галузі ("ЗАЗ", "Богдан", "Єврокар" і "КрАСЗ") виявилися задіяними в 2009 р. у середньому лише 19 % виробничих потужностей [3].

7. Частка продукції машинобудування в експортно-му потенціалі країни традиційно розглядається як найважливіший показник конкурентоспроможності національної економіки. У тих випадках, коли продукція машинобудування не справляє значного впливу на структуру експорту країни, звичайною є характеристика національної економіки як сировинної.

До пріоритетних напрямків вітчизняного машинобудування, підтримка яких є доцільною в межах державної промислової політики, варто віднести приладобудування, виробництво авіаційної та ракетно-космічної техніки, суднобудування, автомобілебудування, виробництво сучасного рухомого складу для залізничного транспорту, міських автобусів великої і надвеликої місткості, верстатостроительного, енергетичного та сільськогосподарського машинобудування.

Особливе значення державної підтримки таких напрямків вітчизняного машинобудування закріплене в Законах України "Про інноваційну діяльність" і "Про пріоритетні напрямки розвитку науки й техніки в Ук-

раїні", а також у Загальнодержавній цільовій економічній програмі розвитку промисловості на період до 2017 р., схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 09.07.2008 [4-6].

### Висновки

Сучасна державна промислова політика, яка ставить за мету зміну галузевої структури індустріального сектора національної економіки, ґрунтується на трьох основних принципах:

1. Підтримка машинобудівного комплексу як самодостатньої системи промислового виробництва, здатної до власного відтворення в умовах різних внутрішніх і зовнішніх обмежень. У такій ролі машинобудування має здатність генерувати не тільки власну систему техніко-економічних цілей, але й соціально-економічних пріоритетів.

2. Виступаючи галуззю, безпосередньо пов'язану з інноваціями, машинобудування виконує роль безпосередньої рушійної сили інноваційного розвитку економіки взагалі. Фактично галузь формує попит на наукові розробки прикладного характеру й принципово нову пропозицію на ринках факторів виробництва.

3. Зважаючи на виняткове значення машинобудування в справі зміни структури промислового виробництва, його природну здатність до самовдосконалення, політику, спрямовану на його підтримку, варто визнати структурною.

Подальше вивчення зв'язків і залежностей промислової й структурної політики передбачає виділення різних форм їх взаємодії. При цьому саму різноманітність таких форм логічно розглядати в контексті потенціалу машинобудування.

### ЛІТЕРАТУРА:

1. Зворигіна Н. Автопром візьмуть на буксир / Н. Зворигіна // Урядовий кур'єр. - 2009. - 27 липня. - С. 6.
2. Статистичний щорічник України - 2008 : [стат. зб.] / відп. за вип. В. А. Головки ; Державний комітет статистики України. - К. : ДП "Інформ.-аналіт. агентство", 2009. - 636 с.
3. Журенко В. Предприятие на рынке / В. Журенко // Машиностроитель Украины. - 2010. - № 3 (165). - С. 60.
4. Закон України "Про інноваційну діяльність" від 04 липня 2002 р. № 40 - IV // Відомості Верховної Ради України. - 2002. - № 36. - 266 с.
5. Закон України "Про пріоритетні напрямки розвитку науки і техніки в Україні" // Господарський кодекс України. - К. : Кондор, 2004. - 478 с.
6. Загальнодержавна цільова економічна програма розвитку промисловості на період до 2017 р. // Урядовий кур'єр. - 2008. - 26 липня. - С. 4.

J. Velykyy

## INDUSTRIAL POLICY OF UKRAINE IN MECHANICAL ENGINEERING

The pattern of industrial production is analyzed and grounded value of its separate elements for the output of industry from a system crisis. In this value an industrial policy comes forward as a policy is structural, directly related to achieving machine-building complex of country.

**Key words:** profitability, enterprise, an infrastructure, branches, innovations.

© Ю. Великий

Надійшла до редакції 14.04.2011

№ 4 (111) травень-червень 2011 р.