

A. Suray

Regional development: methodology and adjusting experience

In this article investigational theoretico-methodological principles of becoming and regional market development. Essence, constituents and features of functioning of the economic system of region, is exposed, in particular generalized existent theoretical going near determination of essence of concept «region», his typification. Found out problems, tendencies and prospects of regional development, in the context of development of market relations.

Одержано 23.11.09

УДК 338.49:334.012.33

К.І. Ткач, канд. екон. наук

Одеський державний економічний університет

Машинобудівний комплекс України в системі пріоритетів національної промислової політики

Аналізується структура промислового виробництва та обґрунтовується значення її окремих елементів для виходу промисловості зі системної кризи. У цьому значенні промислова політика виступає як політика структурна, безпосередньо пов'язана з реалізацією потенціалу машинобудівного комплексу країни.

промислове виробництво, системна криза, промислова політика, машинобудівний комплекс

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Незважаючи на думку, яка набула загального поширення, про постіндустріальний характер сучасної епохи, як і раніше ключовим в оцінювальних судженнях про розвиток національної економіки є стан машинобудівної галузі країни. Саме з машинобудуванням пов'язується створення доданої вартості й умов розширеного відтворення, потреба у кваліфікованих кадрах і інноваційний прогрес.

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

Аналіз досліджень і публікацій останніх років, у яких започатковано розв'язання даної проблеми. Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття. У науковій літературі питаннями машинобудівного комплексу в системі національної промислової політики займаються Зворигіна Н., Мазур А., Мілевський В., Осипов В., Семиноженко В., Шапран В., Чернявська І. Зважаючи на значення, яке сьогодні надається національній економіці як області наукового аналізу, так і сфері застосування принципів економічної політики, особливої уваги заслуговує питання про структуру промислового виробництва і значення її окремих елементів для прогресу промисловості взагалі. У цьому значенні промислова політика виступає як політика структурна, безпосередньо пов'язана з

© К.І. Ткач. 2009

реалізацією потенціалу машинобудівного комплексу країни.

Як об'єкт узгоджених заходів промислової і структурної політики машинобудування являє собою недостатньо вивчену галузь. Такий недолік чітко проявляє себе при прогнозуванні розвитку промислового виробництва в умовах нестабільної кон'юнктури основних світових ринків.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Визначення ролі машинобудування у відтворенні потенціалу національної промисловості, а також у подоланні перехідного характеру економіки взагалі є метою даної статті.

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

1. Залежність економічного прогресу від того або іншого варіанта комбінації факторів виробництва, розподілених між галузями суспільного виробництва. Тут принципово важливою виявляється сполучення двох груп галузей промисловості - добувної й обробної. Виступаючи першою і 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. Враховуючи обмежений характер економічних ресурсів, такий розподіл варто сприймати в 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 виявляється ступінь інтеграції національної економіки в міжнародному поділі праці. Саме тут галузева структура національної економіки набуває вигляду конкурентної переваги держави.

Характеризуючи економіку України, виходячи з ролі добувних і обробних галузей, треба зазначити незначну присутність машинобудівних підприємств у рейтингових оцінках національної промисловості. Більше того, тут обмежена присутність таких підприємств сполучається з їхніми низькими порівняльними показниками (відносно компаній добувного сектору). Так, наприклад, у рейтингу 200 найбільших компаній України, розрахованому на підставі показників валового (чистого) доходу, розміру активів, кількості зайнятих і характеру діяльності, найбільш велике машинобудівне підприємство (ЗАТ Новокраматорський машинобудівний завод) посідає 544-у позицію зазначеного рейтингу [1, С.54–55].

2. Залежність державної промислової політики від структури економіки. На практиці це набуває вигляду державного сприяння і захисту галузевої структури національної економіки. Тут мова має йти про різні форми стимулювання прогресу в галузях, визначення і підтримку пріоритетних напрямків розвитку.

Принципово важливим тут є галузевий склад обробної промисловості й питома вага в її структурі машинобудівного комплексу. Незважаючи на складну структуру останнього все-таки треба визнати, що саме машинобудування дозволяє державі розгорнути 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. Виникаючі у зв'язку із цим залежності 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 найбезпосереднішим образом пов'язане з перспективами, які відкриваються перед підприємствами машинобудування.

Так, наприклад, один з лідерів вітчизняного машинобудування — ВАТ ЗАЗ за підсумками 2008 р. співробітничало з 1 383 підприємствами-постачальниками, з яких 1 120 — українські. Загальна ж кількість субпідрядників акціонерного товариства перевищує 10 тис. підприємств. ЗАЗ є споживачем 29 тис. найменувань матеріалів, інструментів і комплектуючих [2, С.6].

2. Машинобудування, поряд з харчовою промисловістю, належить до галузей, які виробляють кінцеву, а не проміжну продукцію. Тому зростання виробництва машинобудівної продукції розглядається непрямим, хоча і доволі достовірним, показником зростання промислового виробництва взагалі. Одночасно, зростання виробництва на підприємствах галузі впливає на транспортну інфраструктуру, обсяги перевезень і торговельно-посередницьку діяльність. Останнє має особливе значення, оскільки зростання машинобудування безпосередньо пов'язане з розвитком сервісних центрів, відповідальних за ремонт і 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 і закінчується виготовленням кінцевої продукції. Більше того, машинобудування задає і «швидкість», з якою такі процеси розвиваються у 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 є необхідними для підтримки конкурентоспроможності підприємств машинобудування. Так, наприклад, будівництво у Черкасах концерном «Богдан» заводу з виробництва легкових автомобілів затребувало інвестицій загальною сумою 330 млн дол. [3, с. 40].

4. У силу своїх технологічних особливостей підприємства машинобудування виступають найбільш великими споживачами робочої сили. Тому їх внесок у вирішення проблем зайнятості варто вважати 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 машинобудівних 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 найбільше 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 у промисловості праці;

- по-друге, машинобудування виявляється безпосередньо задіяним у справі формування попиту на наукові розробки і, відповідно, зайнятість 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 і збуту продукції. Як наслідок виникає потреба у специфічній діяльності, яка «супроводжує» виробництво технологічно (у вигляді розгалуженої системи технічних служб, націлених на постійне вдосконалення технологічного процесу виробництва) і економічно (діяльність пов'язана з оптимізацією пропорцій застосовуваних виробничою одиницею ресурсів і факторів).

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

З погляду промислової політики обставини, які є пов'язаними 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, представляється доцільним віднести цю функцію держави до завдань стратегічного рівня, які мають безпосереднє відношення 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 підсумки, які підведено за результатами розвитку в кризовий період, вказують 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 поступається лише будівельній галузі. За період з 1.06.2008 р. до 1.06.2009 р. чисельність зайнятих у галузях машинобудування знизилася на 27,2% (у той час, як цей показник у промисловості взагалі склав 17,4%) [4, С.19].

6. Збільшення частки машинобудування у валових показниках національної економіки розглядається як важлива ознака позитивних структурних змін як у промисловості, так і 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 мова може йти 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 у машинобудуванні історично збігається з першими ознаками переходу України у фазу економічного зростання. Звичайно таке зростання пов'язується з підвищенням активності, насамперед, важкого машинобудування й експортоорієнтованих галузей вітчизняної промисловості. Варто

також зазначити й те, що перші ознаки економічної кризи, яка почалася в середині 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 у 2009 р. у середньому лише 19% виробничих потужностей [2, С.6].

7. Частка продукції машинобудування в експортному 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 і техніки в Україні», Державній програмі розвитку промисловості на 2003–2011 рр., схваленій Постановою Кабінету Міністрів України 28 липня 2003 р., а також Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 р., схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 9.07.2008 р.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Сучасна державна промислова політика, яка ставить за мету зміну галузевої структури індустріального сектору 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 і соціально-економічних пріоритетів.

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

3. Зважаючи на виняткове значення машинобудування в справі зміни структури промислового виробництва, його природню 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.

Список літератури

1. Шапран В., Атланти на глиняных ногах [Текст] / В. Духненко, Р. Корнилюк // Эксперт Украина. — 2008. — № 45. — С.48–59.
2. Зворигіна Н. Автопром візьмуть на буксир [Текст] // Урядовий кур'єр. — 2009. — 27 липня. — С.6.
3. Милевский В. Счастливая тройка [Текст] // Инвестиционная газета. — 2008. — № 23. — С.40–41.
4. Чернявская И. Промышленный отпуск [Текст] // Инвестиционная газета. — 2009. — № 32. — С.19.

К. Ткач

Машиностроительный комплекс Украины в системе приоритетов национальной промышленной политики

Анализируется структура промышленного производства и обосновывается значение ее отдельных элементов для выхода промышленности с системного кризиса. В этом значении промышленная политика выступает как политика структурная, непосредственно связанная с реализацией потенциала машиностроительного комплекса страны.

К. Ткач

Machine-building complex of Ukraine in the system of priorities of national industrial policy

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.

Одержано 29.11.09

УДК 336.145.1:009.12

С.А. Ткаченко, ст. викладач

Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова, м. Миколаїв

Бюджетування у встановленні оптимального рівня конкурентоспроможності продукції підприємства

Викладено найбільш вдалий і об'єктивний варіант методологічно-інформаційного інструментарію бюджетування в інформаційному забезпеченні інноваційної діяльності підприємств (визначено об'єкти фінансового планування та наведено їх систематичний перелік під час встановлення оптимального рівня конкурентоспроможності продукції; встановлено можливий перелік початкової інформації про об'єкти бюджетування у процесі визначення оптимального рівня конкурентоспроможності продукції; наведені джерела початкової інформації бюджетування під час встановлення оптимального рівня конкурентоспроможності продукції).

бюджетування, встановлення, конкурентоспроможність, оптимальний, підприємство, продукція, рівень

Сучасні світові інтеграційні процеси поставили перед працівниками планово-економічних відділів непросте завдання підвищення конкурентоспроможності продукції та позицій самих підприємств на міжнародному ринку. Для визначення ефективності ринку збуту продукції підприємства потрібна інформація про конкурентоспроможність. Однак, не вся інформація про конкурентоспроможність продукції підприємства може бути сформована в сучасній системі управління підприємством. Ціла низка складових сегментів (внутрішнього і зовнішнього) конкурентоспроможності продукції у цьому зв'язку виступають об'єктами бюджетування.

Не дивлячись на те, що проблема організації, постановки та ведення системи фінансового планування досить детально висвітлена в наукових роботах авторів [1-10] та інших, до цього часу в Україні ще не визначено в практичному аспекті його проблематику, особливо це стосується його інноваційної спрямованості, орієнтованої на встановлення оптимального рівня конкурентоспроможності продукції та й самих