

УДК 336. 279

**ЦИКЛІЧНІ КРИЗИ У ВІТЧИЗНЯНОМУ
МАШИНОБУДУВАННІ**

Діденко І. С.

ДВНЗ «Українська академія банківської справи Нацбанку України»

В статті розглянуті питання, пов'язані з дослідженням стану галузі машинобудування. Досліджено циклічність розвитку кризових явищ як основних факторів впливу на діяльність сучасного машинобудівного комплексу України.

Ключові слова: циклічні кризи, конкурентоспроможність, фінансова криза, машинобудівний комплекс, інноваційна політика.

The article considers the questions which connected with studying of a condition of mechanical engineering branch. The recurrence of development of crisis situations, as major factors of influence on activity modern machine-building branch in Ukraine, is investigated.

Key words: cycle crisis, competitiveness, financial crisis, machine-building branch, innovative policy.

Актуальність проблеми. Сталий економічний розвиток країни - на сьогодні є ключовим завданням ефективного функціонування для економічних процесів будь-якої держави. Даний розвиток пов'язаний з результатами діяльності окремих галузей, та їх результуючого показника в цілому. Однією з провідних галузей економіки, розвиток якої відображає результати діяльності промисловості і економіки в цілому є машинобудівний комплекс, адже його кінцевий продукт є ресурсною базою для інших галузей економіки. Циклічний розвиток Українського машинобудування дає змогу говорити про нестабільний характер його функціонування не тільки в період світової економічної кризи 2008 року, алей протягом всього періоду його розвитку в рамках незалежної України. Дослідження циклічності криз, що впливають на розвиток машинобудування показали, що саме стабільність розвитку даної галузі, забезпечення її «імунітету» до ряду чинників, що впливають на її розвиток, довгострокові заходи та програми по виведенню галузі з кризи – ось основні питання, які необхідно вирішити для забезпечення процвітання

© Діденко І.С., 2011

галузі та виведення її зі стану «застою» в найближчій перспективі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тематикою, щодо розвитку та сучасного стану машинобудування було зацікавлено багато провідних вчених – економістів, зокрема: А. Алікаєва, А. Водянова, Г. Ассель, О. Гаврилова, В. Л. Леонт'єв, Т. Маршова, Г. Азоев, А. Юданов та багато інших. Попри всі результати досліджень в даній галузі всіх вище перелічених вчених залишається велике коло питань, щодо «поведінки» машинобудівного комплексу в період кризи та її впливу на його діяльність.

Метою статті є дослідження стану машинобудівного комплексу України як одного з індикаторів ефективності функціонування економіки країни та визначення особливостей його циклічного розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Значна кількість країн з ринковою економікою для забезпечення ефективного розвитку своєї національної економіки все більше приділяє увагу перспективі розвитку такої галузі, як машинобудування. Адже саме ця галузь уособлює в собі базовий елемент, щодо подальшої діяльності промислового комплексу держави. Машинобудівний комплекс (надалі МК) України був сформований за часів СРСР та займав значну питому вагу в розвитку промисловості країни. На сьогодні головною особливістю функціонування МК є диверсифікована спеціалізація його діяльності, про що свідчить наявність досить різноманітного спектру виробленої продукції в різних галузях МК України. Так, до МК України входять наступні складові: верстатно - і приладобудування, важке, транспортне, сільськогосподарське, електротехнічне, радіоелектронне тракторне та машинобудування [1]. Саме МК України зарекомендував себе як домінуючий споживач результатів прогресуючого розвитку науково – технічної діяльності. Ключовим елементом, що пов'язує взаємовигідний ланцюг: машинобудування – – галузі народного господарства, є попит останніх на кінцевий продукт МК. За 18 років автономного існування, розвиток МК мав циклічний характер, в якому простежувались періоди криз та спадів діяльності, які різнилися своїм обсягом та тривалістю. Аналізуючи циклічність розвитку МК України, та залежність його діяльності від різноманітних факторів, що мають зовнішній та внутрішній характер,

розглянемо основні тенденції розвитку МК на рисунках 1, 2, 3 [2, 3].



Рис. 1. Динаміка основних показників розвитку галузі машинобудування України 1991 – 2008 роки.

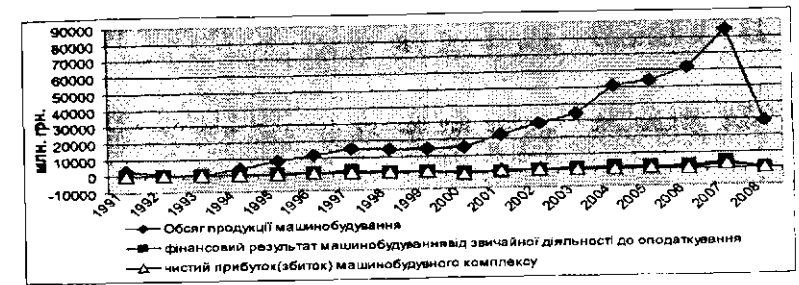


Рис. 2. Показники циклічного розвитку машинобудування України 1991 – 2008 роках.

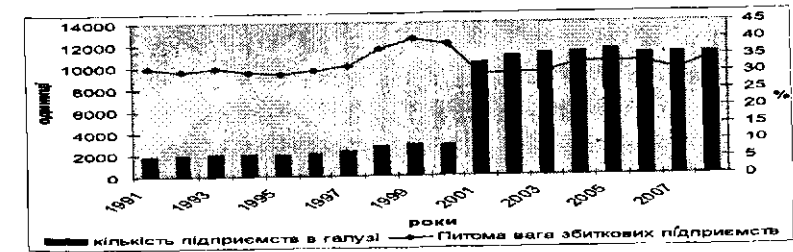


Рис. 3. Динаміка кількості підприємств машинобудування і питоמוї ваги збиткових підприємств серед них за 1991 – 2008 роки.

З наведених рисунків чітко видно циклічність розвитку галузі, де можна виділити наступні критичні точки – періоди, що виникли в про-

цесі ділової активності МК України за 18 років:

1993 – 1994 роки. Даний період характеризується спадом темпів приросту по основним показникам розвитку комплексу. Зокрема в 1994 р. ми можемо спостерігати зменшення рентабельності діяльності на 12,2% порівняно до 33,6% в 1991 році. та певні зміни в структурі промислового комплексу, де машинобудування за 4 роки автономного існування втратило свої позиції на 12,6% і становило лише 28%. Це говорить про перепрофілювання виробництва в промисловості. Питома вага МК в структурі промислового виробництва країн має наступний вигляд: Німеччина – 53,6%, Польща – 27,8%, Англія – 39,6%, Італія – 36,4%, Японія – 51,5%, США – 43,8% [4]. Це говорить про перепрофілювання виробництва в промисловості, та орієнтацію на менш енергоємні галузі. В аналізований період має місце певна збалансованість експорту та імпорту продукції машинобудування на рівні 17-18%, що позитивно впливає на торговельний баланс. Але узагальнюючі показники мали тенденції до спаду і обсяг реалізованої продукції машинобудування в 1994 році впав на 361973 тис. грн., що призвело до скорочення чистого прибутку в 1993 - 1994 роках на 773 млн. грн. Всі ці процеси були зумовлені дією ряду чинників. Перш за все, це нові оберти гіперінфляції, що в 1993 році досягли свого апогею і становили 101,56%. Даний чинник вплинув на зменшення купівельної спроможності на продукцію машинобудування на вітчизняному ринку і пожвавлення імпорту продукції даної галузі [5]. Також одним із зовнішніх чинників, що вплинув на зростання імпорту в галузі слугував промисловий спад в Росії, адже саме дана країна є основним споживачем машинобудівної продукції України. Падіння попиту на продукцію вітчизняного машинобудування сприяло структурним перетворенням в промисловості. Високі державні витрати, пов'язані з новими обертами інфляційних спіралей та політичними виборами сприяли зростанню грошової маси в країні і робили попит неплатоспроможним та сприяли розвитку галузей економіки, що були менш ресурсо- та енергоємними [6, 7].

1998 – 2000 роки. Цей період розвитку машинобудування характеризується своїм негативним характером впливу на показник розвитку галузі. Основним фактором такої тенденції є світова фінансова криза, яка досить глибоко заділа економіку не тільки України, але й провід-

них країн світу. Продовжується тенденція зменшення питомої ваги машинобудівної продукції в промисловості. За аналізований період вона дійшла до рівня 13,4% порівняно з 31% в 1991 році. Продукція машинобудування є експортно – орієнтовною [8]. Валютні коливання на світовому ринку спричинили подорожчання долару, а отже і сировини що змусило виробників продукції МК реалізовувати продукцію за вищою собівартістю. За такого стану речей ми можемо спостерігати зменшення рентабельності діяльності галузі в 1998 році до рівня 7,5%, а в 2000 році до критичного рівня -0,9%. Дефолт в Росії супроводжується втратою основного споживача продукції. Це відображається на зменшенні темпів росту обсягів реалізації продукції на рівні 15414,86 млн. грн., що в кінцевому результаті дало від'ємні значення чистого прибутку в МК на рівні – 924,64 млн. грн. в 2000 році. Такі коливання чистого прибутку зумовили зростання збиткових підприємств в галузі до рівня 37-40% і ліквідацією 90 підприємств галузі в 2000 році [6]. Початок періоду приватизації та значний рівень тінізації економіки призвів до зростання недержавного сектору в МК на рівні 80% в 2000 році, порівнюючи з 52,6% в 1991 році. Девальвація гривні призвела до отримання конкурентних переваг експортерів продукції промисловості, але в МК за аналізований період прослідковується найбільший розрив між експортом і імпортом, що становить 11% і підсилює від'ємний характер платіжного балансу країни. Експорт галузі скоротився майже на 19%, що спричинено кризою основних споживачів продукції і зменшенням купівельної спроможності [7]. Фінансова криза супроводжувалась зменшенням кількості працюючих в галузі до рівня 1061 тис. осіб і зменшенням середньомісячної заробітної плати до рівня 176,62 грн [2]. Така тенденція була зумовлена політикою підприємств МК зменшити собівартість виробленої продукції за рахунок зменшення витрат та певним чином покращити показник чистого прибутку. Через нестачу коштів як у держави, так і у підприємств, задля зменшення витрат, прослідковується тенденція до значного зносу основних засобів 50%, порівняно з 29% у 1991 році та низьким рівнем завантаження виробничих потужностей. Відбувається скорочення обсягів інвестицій в основний капітал до рівня 5,7% [4, 8]. Отже, в цей період можна спостерігати зміну структури МК, що направлена на виробництво металомісткої номенклатури та цілковитого занепаду інноваційного ви-

робництва в МК України [5].

2006 рік. Попередні 5 років розвитку МК України характеризувались досить позитивними тенденціями розвитку галузі. Спостерігало зростання виробництва в 2,46 разів; частки інноваційної продукції галузі до рівня 18%; зосередженості основних засобів на рівні 15%; зростання кількості підприємств – 11448 і скорочення кількості працівників до 773 тис. осіб, але зростання заробітної плати до 744 грн./міс.; зростання експорту до 16% і імпорту до рівня 30%. Але 2006 рік характеризується спадом темпів приросту цих показників через відсутність стабільного стратегічного розвитку продукції. Низькі темпи зростання обсягу продукції МК мають слабкий вплив на показники ефективності функціонування галузі. Так показники рентабельності зменшились на 0,8% і становили в 2006 році 3,4%, що є досить низьким значенням для ефективного розвитку галузі [6]. Також спостерігається зменшення чистого прибутку на 401,64 млн. грн. порівняно з 1140,88 млн. грн. в попередньому році. Питома вага машинобудування в 2006 році в прибутках промисловості скоротилась до рівня 10,6%, на 1,2% до 2005 року, але зросла у збитках до рівня 16,8%. Все це супроводжувалось скороченням кількості підприємств до рівня 11097, тобто на 5% до попереднього року і скороченням штату працівників 33 тис. осіб [2, 3]. Така тенденція була викликана на самперед результатами виборів президента України в 2005 році, після яких економіка країни мала орієнтацію на Європу і погіршенням відносин з Росією, що викликало газовий конфлікт. Ціни на сировину підвищились, а обсяг замовлень з боку Росії зменшився, про що свідчать значення показників співвідношення експорту і імпорту – 13,9% та 30,4% відповідно. Зменшення рентабельності діяльності, та як результат чистого прибутку було викликано необхідним зростанням витрат на виробництво (зростання операційних витрат на 41 млн. грн.), зумовлених поступовим зростанням ставки податку на прибуток, ставки мита [4, 7]. Зменшення темпів приросту обсягів виробництва в МК також було викликано зменшенням попиту на продукцію через скорочення видобутку нафти та газу. Зростання ВВП на 7,3% також сприяло зменшенню темпів приросту машинобудівного виробництва через недостатній рівень використання результатів НТП. Порівняно до

2001 року зменшення інноваційних підприємств в МК становило 14%. Зростання витрат також сприяло відсутності державних програм по підтримці фінансування галузі. Так в 2006 році в МК було фінансовано 2137083,1 тис. грн. для розвитку інноваційної діяльності, 87% з яких були кошти власників підприємств і лише 1,4%-з державного бюджету. Попри оновлення основних засобів на 62285 млн. грн., показники зносу зростають і становили в 2006 році 63% [3]. Основним фактором, що вплинув на зменшення темпів приросту стали політичні чинники та відсутність державних законопроектів по підтримці галузі [5].

2008 – 2009 роки. Аналізований період слід аналізувати починаючи з другої половини 2008 року, коли світова фінансова криза мала місце не тільки в економіці розвинених країн світу, алей в економіці України [8]. Так, в МК в 2008 році налічувалось 38,7% збиткових підприємств. Фінансова криза вплинула на економіку Росії, що в свою чергу зменшило обсяги платоспроможного попиту. Це відбилосся на зменшенні фінансових результатів діяльності, що були на рівні -86,50 млн. грн., та викликані значним стрибком інфляції – 22% та зменшенням рентабельності діяльності на 1,3% [6]. Також світова фінансова криза для підприємств МК України вилилась в неможливості покрити свої боргові зобов'язання, застоєм продукції на складах через кризу перевиробництва, а отже і виникнення ряду зобов'язань перед дебіторами, що і похитнуло не надто високу конкурентоздатність галузі. Ускладнили ситуацію в машинобудуванні і валютні коливання, здебільшого це проявлялося в цінах на сировину. Поряд зі світовою кризою на плечі вітчизняних споживачів продукції МК ліг тягар від траншу МВФ та негативні наслідки вступу до СОТ, зокрема підвищення тарифів на митниці та нераціональна допомога держави аграріям в оплаті 30% вартості продукції іноземного виробництва [4]. Лише за січень 2009 року по відношенню до січня 2008 року обсяги реалізації продукції становили 3709,3 млн. грн. і скорочення становило 52,3%. Криза в Росії спричинила зменшення обсягу продукції МК на 14%, а отже і скорочення експорту і чистого прибутку, що взагалі мав від'ємне значення. Таке становище було викликано також зниженням рівня ВВП в 2008 році до рівня 2,1%, а в 2009 році -15%. За даний період в результаті відсутності попиту на продукцію скоротився

експорт до рівня 17% [7]. Але недостатність фінансових ресурсів в населення через фінансову кризу, що головним чином торкнулась банківського сектору, скоротило обсяги імпорту продукції машинобудування на 12,5% в 2009 році по відношенню до 32,6% в 2007 році. Фінансування галузі певним чином в 2008 році було призупинено, і в кінці 2009 року почалося налагодження процесу фінансування галузі з темпами приросту обсягу інвестицій рівним 1,3%. Знос становив 13,2% і досяг апогею свого зростання за 18 років [6].

Аналізуючи вище зазначене можна зробити висновок, що МК України дійсно має циклічний характер розвитку і в своїй циклічності залежить від однакових факторів – залежності машинобудування від розвитку економік інших країн, зокрема Російської Федерації та політичної позиції уряду щодо відносин з нею. Однією з проблем в циклічності розвитку машинобудування є низький рівень інноваційної активності галузі [4]. Вітчизняні підприємства машинобудування намагаються через дію таких інструментів, як зменшення витрат, покращення рентабельності та ліквідності, виробляють ту продукцію, яка мало того, що вже була розроблена і з неї отримали фінансовий ефект, так ця продукція вже не потрібна споживачам, попит яких жваво розвинений на новинки науки та техніки. Негативним чинником в боротьбі вітчизняних підприємств машинобудування за конкурентоздатність є й те, що свої «перемоги» вони досягають переважним чином за рахунок цінової позиції, але аж ніяк не покращенням якості продукції та розробкою того, що на сьогоднішній момент потребує досить вимогливий до наукових розробок споживач [5]. Беручи до уваги досвід циклічного розвитку галузі, та певні поведінкові особливості МК на фактори, що впливають на циклічність процесу розвитку галузі Українському машинобудування необхідно вжити ряд заходів для уникнення повторення таких циклів: створення державних програм по підтримці галузі загалом, і забезпечення захисту вітчизняних виробників зокрема; стимулювання введення в виробничий процес машинобудівного комплексу науково – технічних розробок; оновлення основних засобів що підвищить виробничі потужності підприємств; орієнтувати виробництво на випуск модернізованої та сучасної продукції, що користується підвищеним попитом у споживачів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Єфименко Н.А. Регіональні особливості розміщення продуктивних сил машинобудування як виду економічної діяльності та їх відтворювальні аспекти [Текст] / Н.А. Єфименко // Регіональна економіка. – 2007. - №2. – С. 71 – 77.
2. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс] : стаття – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/ - 06.03.2010 – назва з екрана.
3. Статистичний щорічник України за 2000 – 2008 роки. – К.: Державний комітет статистики України, 2000 – 2008. – 325 с.
4. Федулова Л.І. Тенденції та перспективи розвитку промисловості України [Текст] / Л. І. Федулова // Економіка промисловості. – 2008. - № 43. – С. 20 – 29.
5. Амосенок Є. П. Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики [Текст] / Є.П. Амосенок // Еко. – 2005. - №1. – С. 75 -90.
6. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи [Текст] / під ред. Б. М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект – поліграф», 2007. – 308 с.
7. Плахотник О. Дослідження сучасних тенденцій розвитку вітчизняного машинобудування [Текст] / О. Плахотник // Економічний аналіз. Випуск 4. – 2009р.
8. Барташевська Ю. М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи [Текст] / Ю. М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. - № 1. – С. 42 – 47.