

## **Важка промисловість України: історія, сучасний стан та перспективи розвитку**

Важка промисловість - сукупність галузей промисловості, які виготовляють здебільшого засоби виробництва: знаряддя праці (машини, агрегати, механізми, верстати та інші види обладнання й устаткування), предмети праці (сировина, матеріали, паливо тощо).

У промисловому комплексі існують проблеми, що зумовлені такими чинниками: недосконалістю складу промисловості, низьким рівнем переробки та високою ресурсозатратністю виробництва, консервативним технологічним укладом і як наслідком — обмеженою платоспроможністю суб'єктів внутрішнього ринку, недостатньою потужністю фінансово-кредитної системи, великим загальним податковим навантаженням та недосконалим нормативно-правовим забезпеченням.

Частка експорту промислової продукції у валовому внутрішньому продукті становить близько 40 %, проте його структура незадовільна через переважання сировинної складової, яка перевищує 60 %. Продукція високотехнологічних та наукоємних галузей в загальному обсязі експорту становить лише 15 %.

Проте науково-технічний, виробничий та ресурсний потенціал промисловості дає змогу реалізувати спектр переваг міжнародного економічного співробітництва, зокрема участь вітчизняних підприємств у здійсненні великомасштабних міжнародних проектів, розвиток трансферу високих технологій та продажу ліцензій, створення спільних підприємств з виробництва продукції, що належить до п'ятого і шостого технологічних укладів, та транснаціональних корпорацій, а також участь наших фахівців у роботі міжнародних організацій з питань розвитку промисловості.

Провідна роль у галузевій структурі народногосподарського комплексу України належить промисловості, яка є важливою ланкою господарства країни. У структурі промисловості України найбільшу питому вагу мають

галузі важкої індустрії, особливо машинобудування, чорна металургія та вугільна промисловість.

1. Чорна металургія - одна з найважливіших галузей важкої промисловості, яка охоплює виробництво чорних металів та спорідненої сировини і півфабрикатів.

До чорної металургії входить видобуток всіх видів чорних металів та виробництво з них, тобто чавун, прокат чорних металів, сталь, феросплави, як також вторинні виробництва: сталеві і чавунні труби, порошки чорних металів та металеві вироби індустріального призначення.

Металургія України — базова галузь народного господарства країни, вона забезпечує більше 25 % промислового виробництва держави, дає близько 40 % валютних надходжень в Україну і більше 10 % надходжень до Державного бюджету України. Україна є одним із лідерів країн-виробників металів у світі і займала до 2008 року 7 місце за обсягом виробництва сталі і 3 місце — за обсягом експорту металопродукції. Країна входить до десятка найбільших виробників і експортерів металу. Частина продукції, яку виробляють металургійні підприємства, складає 30 % загалом у промисловому виробництві і 42 % від загальних обсягів експорту України. Понад 80 % металопродукції експортується до країн Європи, Азії, Близького Сходу, Південної Америки.

Чорна металургія характеризується високою циклічністю попиту, світовим надвиробництвом, високими ризиками. Щорічний темп зростання виробництва сталі в середньому складає 7 % на рік. Виходячи із співвідношення ризику та прибутковості інвестицій, частка металургії в капіталізації промисловості розвинених країн постійно зменшується, поступаючись місцем високотехнологічним галузям.

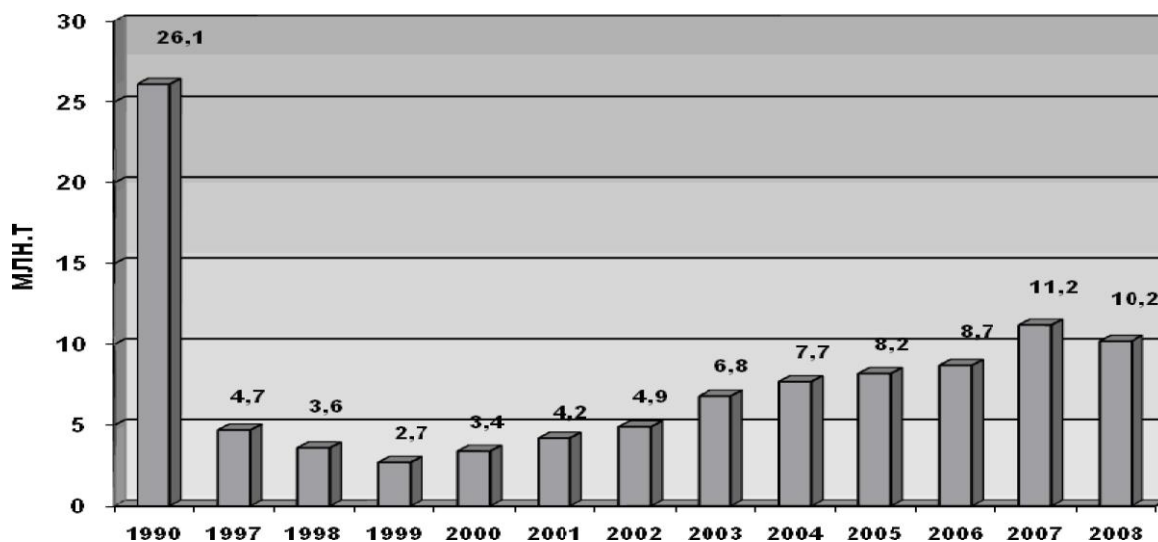


Рисунок 1 - Споживання сталі в Україні в 1990–2008 рр.

2007 рік став для українських металургійних підприємств найбільш вдалим за останні 12 років. Це стосується, перш за все, обсягів виробництва основних видів металургійної продукції. Видобуток залізняку склав 77,4 млн. т (106 % відносно 2006 р.), виробництво коксу — 20,1 млн. т (105 %), чавуну — 35,6 млн. т (103 %), сталі — 42,8 млн. т (105 %), прокату загального — 37,9 млн. т. (105 %), прокату готового — 36,2 млн. т (105 %).

Серйозне випробування щодо дії поточної фінансової кризи пережив металургійний сектор України у 2008 році. Скорочення виробництва сталі в державі в 2009 році у вересні проти серпня склало 20 %, у той же час, як загалом у світі виплавка сталі за цей період знизилася на 0,5 %. У жовтні порівняно з вереснем 2008 року середньодобова виплавка сталі в Україні знизилася ще на 33 %.

Рівень українського виробництва сталі в січні 2009 року склав до грудня 2008-го 106 %, але відносно січня 2008 року виробництво сталі скоротилося на 45,1 % (це також підтверджує велику, в порівнянні з іншими країнами, глибину кризи в українській металургійній галузі). В умовах триваючої кризи, за підсумками роботи в 1-ому кварталі 2009 р. проти відповідного періоду 2008 р., виробничий і фінансово-економічний стан металургійних підприємств значно погіршився. Виробництво чавуну знизилося на 35 %, сталі — на 38 %, прокату — на 34 % (за 4 місяці

відповідно — на 36 %,39, 35). Прибуток від реалізації продукції в порівнянні з аналогічним періодом 2008 року знизився більш ніж на 32 %. Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування знизився на 4,9 млрд. грн. і склав більше 2,5 млрд. грн. збитків проти 2,4 млрд. грн. прибутку в 1-му кварталі 2008 року.

До України в 2008 році було імпортовано 3,2 млн. тонн металопродукції в порівнянні з 2,8 млн. тонн у 2007-му (зростання на 10,6 %). В той же час експорт української металопродукції за 2008 рік зменшився на 7,4 % і склав 29,8 млн. тонн проти 32,2 млн. тонн в 2007 році.

Внутрішній ринок споживання металопрокату в Україні в січні-травні 2009 року скоротився на 50,9 % у порівнянні з аналогічним періодом 2008 року — до 2,041 млн. тонн. Постачання українських метпідприємств на внутрішній ринок, без врахування труб, за вказаний період склали 1,831 млн. тонн (за п'ять місяців 2008 року — 3,412 млн. тонн), імпорт — 210 тис. тонн (746 тис. тонн). Продажі, зокрема, арматури в січні-травні 2009 впали на 67,2 % — до 193,8 тис. тонн, балки — на 79 %, до 14 тис. тонн, катанки — на 50,9 %, до 162,5 тис. тонн, гарячекатаного листового прокату — на 45,4 %, до 729,9 тис. тонн, холоднокатаного листового прокату — на 56,2 %, до 110,2 тис. тонн, куточка — на 64,9 %, до 54,1 тис. тонн, швелера — на 65,2 %, до 48,2 тис. тонн, інших видів прокату — на 43,5 %, до 727,8 тис. тонн. При цьому імпорт металопрокату в січні-травні 2009 р. скоротився на 71,9 % — до 210 тис. тонн. Зокрема, знизилася введення арматури на 8,6 % — до 39,5 тис. тонн, балки — на 74,8 %, до 3,3 тис. тонн, гарячекатаного листового прокату — на 93 %, до 26,5 тис. тонн, холоднокатаного листового прокату — на 72 %, до 26,4 тис. тонн, куточка — на 88,1 %, до 1,2 тис. тонн, швелера — на 78,4 %, до 1,6 тис. тонн, інших видів прокату — на 44,5 %, до 109,1 тис. тонн. Імпорт катанки виріс на 33,3 % — до 1,5 тис. тонн.

У 2007 році експорт чорних металів з України складав в абсолютному значенні 16 743 826,9 тис. дол. США, що на 28 % вище за аналогічний показник за 2006 рік, і займав 34 % у загальному обсягу експорту. Частка ви-

робів з чорних металів прирівнювалася до 5,9 % усього експорту з України і складала 2912509,1 тис. дол. США. За 2008 рік Україна увійшла до першої десятки країн з виробництва сталі, протягом багатьох років країна входить до першої десятки країн-експортерів металургійної продукції.

За деякими експертними оцінками, металофонд України складає орієнтовно 6,5 тонни сталі на душу населення. Відомо, що при металофонді менше 5 тонн металу на душу населення зростання його виробництва в державі припиняється.

Таблиця 1 - Основні металургійні підприємства України

Місто, підприємство	зайнятих, 2006 р.	млн.грн., 2006 р.	чавун, тис.т, 2007 р.	сталь, тис.т, 2007 р.	прокат, тис.т, 2007 р.
Кривий Ріг	54217	14399	7208	8103	7119
Маріуполь, ім. Ілліча	76984	14393	5429	6954	5467
Маріуполь, Азовсталь	24160	12523	5442	6327	5613
Алчевськ	20407	6180	3318	3948	3563
Дніпродзержинськ	18968	5754	3450	3781	3176
Макіївка	10065	2905	1844	1761	---
Єнакієве	8280	3545	2449	2788	2779
Донецьк	2896	544	1152	1113	750
Запоріжсталь	20040	7890	3654	4457	3728
Запоріжжя, Дніпроспецсталь	8000	2543	0	549	351
Дніпропетровськ, ім. Петровського	7544	2328	1574	1353	1267
Донецьк, Істіл	2984	1699	0	1026	973
Кременчук, сталеливарний	---	517	0	181	---
Донецьк, металопрокатний	904	315	0	0	151

Більшість металургійних підприємств України мають повний цикл виробництва і щорічно виплавляють від 1 до 10 млн тонн сталі. Найбільші з них — «Криворіжсталь», «Азовсталь», «Запоріжсталь», «Дніпроспецсталь».

Україна має 13 металургійних комбінатів. Всі вони відносяться до числа найбільших підприємств світу.

Таблиця 2 - Основні металургійні підприємства України

Підприємство	Кількість робітників, тис. ч.	Обсяг виплавки сталі, млн. т.	Обсяг виробництва на 1 працівника, т
ВАТ «Мітал Стіл Кривий Ріг»	55	7,575	137,7
ВАТ «ММК ім. Ілліча»	78	6,984	89,5
ВАТ «МК Азовсталь»	22	6,012	273,2
ВАТ «Запорізький мет. комбінат «Запоріжсталь»»	20	4,400	220
ВАТ «Алчевський мет. комбінат»	20	3,715	185,7
ВАТ «Дніпровський мет. комбінат ім. Держинського»	18	3,630	201,6
ВАТ «Єнакіївський металургійний завод» та «Метален»	14	2,546	181,8
ВАТ «Макіївський мет. комбінат»	11	1,566	142,3
ВАТ «Дніпропетровський мет. комбінат ім. Петровського»	8	1,329	166,1
ВАТ «Донецьксталь- металургійний завод»	8	0,951	118,8

Таблиця 3 - Виплавка сталі в Україні у 2008 році у розрізі найбільших компаній-виробників

Підприємство	млн. т.	%
Метінвест Холдинг	9,5	26
ІСД	7,7	21
ArcelorMittal Кривий Ріг, ОАО	6,2	17
ММК ім. Ілліча, ОАО	5,6	15
МК «Запоріжсталь», ОАО	3,9	11
Інші	3,6	10
Всього	36,5	100

Найбільшими виробниками сталі в Україні є: Метінвест Холдинг, до складу якого входять МК «Азовсталь» і Єнакіївський мет завод, Індустріальний Союз Донбасу (Алчевський меткомбінат і ДМК ім. Ф. Э. Держинського), ArcelorMittal Кривий Ріг, ММК ім. Ілліча і МК «Запоріжсталь». Усього питома вага 5 найбільших гравців у структурі внутрішнього виробництва чорних металів складає близько 90 % (див. табл.)

Технології: структура технологій виробництва сталі в Україні поділилася таким чином: мартенівське виробництво — 44,3 % (за кордоном цей показник становив 6 %); електросталь — 3,5 % (32 %); конверторний спосіб — 52,2 % (62 %).

Проблеми чорної металургії України. Підприємства чорної металургії оснащені старим, майже зношеним, допотопним обладнанням, металургійні заводи експлуатуються понад нормативні терміни, існує значна технологічна відсталість у порівнянні з розвиненими країнами. Так, нещодавно на Донецькому МЗ вивели з експлуатації мартенівську піч, експлуатовану з 1912 р. Виступаючи в Києві на галузевій конференції, директор Алчевського комбінату Тарас Шевченко заявив, що вік половини вітчизняних металургійних заводів із застарілим устаткуванням і технологіями перевищує сотню років.

Ця проблема вимагає впровадження найновіших досягнень науково-технічного прогресу у виробництві чорних металів, пошуку нових оригінальних шляхів та способів їх виплавки .

Чорна металургія України надмірно енергозатратна. Щоб подолати цю проблему необхідно реалізувати в чорній металургії програми зі значного скорочення затрат усіх видів енергетичних ресурсів — починаючи з видобування і закінчуючи виробництвом готової продукції.

Низький вміст металу у сировині вимагає збагачення руд. Звичайно, необхідні також пошуки найефективніших шляхів її збагачення.

Різно впала продуктивність праці, хоча в останні роки спостерігається поступовий, ще не досить стабільний підйом. Щоб підвищити та стабілізувати продуктивність праці у чорній металургії необхідно перш за все розв'язати соціальні проблеми робітників підприємств та, знову ж таки, ввести найновіші технології у процес виплавки металів. Також доцільно було б застосовувати економічні засоби заохочення робітників до найефективнішої праці.

Крім того, чорна металургія відноситься до виробництва, яке при сучасній технології виготовлення металів сильно забруднює навколишнє середовище. Успішно розв'язати екологічну проблему в цих районах — важливе регіональне економічне і соціальне завдання. Для цього необхідно впроваджувати на підприємствах чорної металургії найновітніші очисні технології, що дають змогу звести до мінімуму промислові відходи і викиди в атмосферу, оздоровити місця надмірної концентрації металургійних підприємств, а також лімітний вплив природних факторів на розміщення об'єктів чорної металургії в регіонах з порівняно високим рівнем заселення. Для забезпечення максимального очищення стічних вод необхідно також застосовувати багатократну очистку води.

У зв'язку з усіма вищезазначеними проблемами, виникає одна з найголовніших проблем чорної металургії: неконкурентність та велика



вартість продукції, що призводить до «виштовхування» наших підприємств з ринку. Щоб подолати це, необхідно:

- встановити якнайтісніші зв'язки з вітчизняними підприємствами машинобудування, будівництва і транспорту, а також з іншими металоспоживачами з метою детального вивчення нинішньої та перспективної потреб у різних видах металопродукції — з тим, щоб ні в якому разі не допустити значного імпорту тих видів прокату, труб і металевих виробів, які наші підприємства спроможні виготовити самостійно;
- вжити заходів до активного проникнення різних видів прокату, труб і металевих виробів на перспективні ринки збуту, до країн, які не становлять небезпеки з точки зору порушення антидемпінгових процесів, та їх закріплення там (для чого необхідні маркетинг, кваліфіковане представництво, реклама);
- у пошуках ринків збуту головну увагу слід приділити країнам Південно-Східної Азії, що інтенсивно розвиваються (Китаю, Таїланду, Гонконгу, Сингапуру, Південній Кореї, Філіппінам, Індонезії), близько розташованим країнам (Туреччині, Ізраїлю, Єгипту, Ірану, Індії) та традиційним партнерам (Росії та іншим країнам СНД);
- систематично вивчати потреби внутрішнього і зовнішніх ринків збуту — з тим, щоб своєчасно виготовляти різноманітні види прокату, труб і металевих виробів, конкурентоспроможні за своїми споживчими властивостями (надійністю, конструктивною міцністю, металомісткістю і новизною), за цінами (скорочуючи питомі затрати на сировину, матеріали, енергію і водночас поступово збільшуючи витрати на заробітну плату, екологію, науку і амортизацію), за товарним виглядом (приділяючи увагу якості оздоблення, захисним і декоративним покриттям, упаковці);
- розпочати кваліфіковану розробку бізнес-планів для розв'язання конкретних проблем, організації та розширення виробництва конкурентоспроможних видів продукції, що мали б гарантований збут, і

вести пошук внутрішніх і зовнішніх інвесторів для фінансування робіт з реалізації бізнес-планів.

Заінтересованість металургійних підприємств України у здійсненні всієї цієї непростой роботи повинна стимулюватися відповідними пільгами на прибуток, який направляється на розвиток виробництва, на впровадження досягнень НТП, на використання винаходів, патентів і «ноу-хау» (тобто на використання інноваційного заділу).

При розміщенні металургії повного циклу визначальним фактором є сировина і паливо, які за часткою витрат у виплавці чавуну домінують (30-85 %), у тому числі на кокс припадає 50 % витрат. Для виплавлення 1 тонни чавуну витрачається 1,2-1,5 т вугілля, 1,5 т залізної руди, понад 0,5 т флюсових вапняків і 30 м<sup>3</sup> води. Отже, поєднання вигод від взаємного транспортно-географічного розміщення сировинних і паливних баз, джерел водопостачання та допоміжних матеріалів є запорукою ефективного функціонуванні металургійного підприємства.

Видобуток залізної руди в Україні 1998 р. складав 51,1 млн т, в 2,3 рази менше ніж у 1985 р. Найголовнішою залізородною базою є Криворізький басейн. Основні родовища залізних руд: Кременчузьке (Полтавська область), Білозірське (Запорізька область), Керченське (автономна республіка Крим). Трубопрокат розміщений у Донбасі (Ворошиловград, Харцизьк) та Придніпров'ї (Дніпропетровськ, Нікополь, Новомосковськ). Помітне місце належить феросплавам, причому їх виробництво електрометалургійним способом орієнтується на Придніпров'ї (Запоріжжя, Нікополь), а доменним — на Донбас (Стаханов).

Ще однією важливою умовою є наявність споживача металу. Досить велику частку металу споживає машинобудування. Оскільки Україна спеціалізується на виробництві продукції машинобудування, то чорна металургія також має бути розвинутою (для забезпечення сировиною основної галузі спеціалізації України). Останнім часом посилюється розвиток

металомісткого машинобудування, таким чином зростає потреба у виплавці більшої кількості металу.

В Україні є величезна кількість металобрухту, який ми поки що не використовуємо в повній мірі, а продаємо за низькими цінами за кордон. Але значно вигідніше було б використовувати його на власних підприємствах, переплавляти на метал, придатний для виробництва труб.

Досить розвинутою і потужною є науково-дослідна база (висококваліфіковані кадри) зайняті в цій галузі. Взагалі українські науковці вийшли на досить високий рівень розробок. Історично склалося так, що галузь чорної металургії постійно розвивалась, удосконалювались методи виробництва металу, адже Україна виплавляла основну частку металу в Союзі. Тому й нині багато людей займаються розробками в цій галузі. Досить актуальним це є нині, коли розроблені родовища руд вичерпуються на багаті залізні руди і потрібно шукати більш досконалі засоби їх збагачення. Крім того нам потрібні нові технології виплавки металу для збільшення його якості, а тому й його конкурентноздатності.

Звичайно, одним із найважливіших чинників розвитку данної галузі є наявність дешевої електроенергії, тобто розвитку базової галузі промисловості — електроенергетики. Чорна металургія є найбільшим споживачем електроенергії (~20 %). Тому поблизу підприємств чорної металургії будують електростанції. В Донбасі є багато теплоелектростанцій, наприклад Зуївська, Старобешівська, Вуглегірська, Курахівська, Луганська, Миронівська, Слов'янська, Штерівська та ін., а в Придніпров'ї також гідроелектростанції — Дніпрогес, Дніпродзержинська, Кременчуцька. Великий вплив на розвиток чорної металургії має наявність прісної води.

Слід зазначити, що дана галузь споживає ~20 % всього використання прісної води, а тому проблема забезпечення прісною водою є дуже актуальною. Фактично, недостача прісної води є єдиним негативним фактором розвитку чорної металургії. Її частково вирішують шляхом перерозподілу водних ресурсів Дніпра, будівництвом каналів. Адже для

виплавки 1т чавуну потрібно 20т прісної води, причому 30 % втрачається безповоротно, а інша частина проходить 5-кратну очистку та повертається на підприємство.

Таблиця 4 - Провідні нетто-експортери та нетто-імпортери сталі у 2006–2008 рр., млн. т

Місце	Країна нетто-експортер	Обсяг	Місце	Країна нетто-імпортер	Обсяг
1	Китай	32,6	1	США	32,6
2	Японія	30,1	2	Таїланд	8,5
3	Україна	29,1	3	Іспанія	7,4
4	РФ	25,6	4	Італія	6,9
5	Бразилія	10,7	5	ОАЕ	6,7
6	Бельгія, Люксембург	7,6	6	Іран	5,6
7	Німеччина	4,9	7	НАФТА	5,1
8	Словаччина	2,7	8	ЄС-25 (перераховано)	5,1
9	Південна Африка	2,6	9	Канада	4,9
10	Австрія	2,6	10	Південна Корея	4,4

Таблиця 5 - Виплавка сталі найбільшими державами-виробниками в 2007–2008 рр.

Держава	2007			2008	Темп приросту, %
	млн. т.	%	млн. т.	%	
Китай	489,2	36	502,0	38	3
ЄС	209,6	16	198,6	15	-5
Японія	120,2	9	118,7	9	-1
США	98,2	7	91,5	7	-7
Росія	72,4	5	68,5	5	-5
Індія	53,1	4	55,1	4	4
Південна Корея	51,5	4	53,5	4	4
Україна	42,8	3	37,1	3	-13
Інші	208,4	15	204,7	15	-2
Всього	1 345,4	100	1 329,7	100	-1

Важка промисловість формує понад 80 % загальної вартості реалізованої продукції промисловості зокрема на машинобудування припадає 12–14 %. Розвиток машинобудування – основа науково-технічного прогресу у всіх галузях народного господарства, значна підтримка конкурентоспроможності країни. Вочевидь забезпечення розвитку машинобудування є необхідною передумовою формування потенціалу розвитку країни.

2. Вугільна промисловість — базова галузь господарства, що здійснює розвідування й видобування кам'яного та бурого вугілля.

Історія вугільної промисловості України налічує понад 120 років.

Найбільший видобуток зафіксовано у 1976 р – 218,1 млн. т., на сьогодні (2007 р.) – 75,5 млн.т. При цьому по Мінвуглепрому видобуто 42,2 млн.т. (Донецька область – 19,3 млн. т, Луганська – 19,4 млн.т). Шахтний фонд складає на травень 2008 р. 160 шахт, з них 140 – державні. У 1991 р. нараховувалося 276 шахт. Виробнича потужність наявного шахтного фонду у 2007 р. – 95 млн.т. вугілля на рік. У 1991 р. – 193 млн.т. Кількість діючих лав МВП у 2007 р. – 253 , в т.ч. комплексно-механізованих вибоїв – 143. Навантаження на діючий очисний вибій становить: завдання 790 т на добу (реально у 2007 р. – 742 т на добу). Продуктивність праці робітника (2007 р.) – 21,9 т/місяць. Середня глибина розробки вугільних пластів – понад 720 м. Близько 20% шахт працюють на горизонтах 1000-1400 м. Середня товщина вугільного пласта – близько 1 м. У Донбасі близько 85% вугілля укладено в пластах потужністю до 1,2 м. Залягання пластів: полого (65%) і крутоспадне (35%). Фактори небезпеки: 90% шахт небезпечні за метаном, 60% - за вибухами вугільного пилу; 45% - за раптовими викидами; 22% - за самозайманням вугілля. У 2002 р. коефіцієнт травмування складав на 1 млн.т 26,7 осіб, коефіцієнт смертельного травматизму – 3,3 осіб. Кількість професійних захворювань –56 тис. осіб.

Людський потенціал вугільної галузі. За останні 16 років чисельність працівників у галузі зменшилася на 640 тис. чол (74% загальної кількості) і сьогодні складає близько 224 тис. чол.

Оплата праці гірників: У 2002 р. середня заробітна плата українського шахтаря по Мінвуглепорому складала 564 грн. (прожитковий мінімум на той час – 365 грн), у 2007 році середня заробітна плата українського шахтаря - менше 2 000 грн. Серед 14 перших ввуглевидобувних країн – це один з найгірших показників. У 2008 р. відбулося зростання середньої заробітної плати на 18% - до 2683 грн. Прогнозується, що після прийняття закону України «про підвищення престижності шахтарської праці» вже у 2009-2010 р.р. середня заробітна плата на підземних роботах складе 5019 грн., гірників очисного вибою – 6370 грн., прохідників – 6010 грн.

Загальна кредиторська заборгованість вугледобувних підприємств перевищує 7 млрд грн, більшість із них банкрути.

Таблиця 6 - Видобуток вугілля в Україні

Рік	Загальний видобуток, млн.т	Середня зольність вугілля, %	В т.ч. коксівне вугілля, млн.т	Середня зольність, %
1975	202,96	24,1	84,65	25,4
1980	215,13	32,9	88,36	33,0
1985	180,52	29,7	73,48	29,5
1990	155,53	29,7	66,92	29,7
1995	81,31	32,4	37,88	32,0
2000	79,18	36,9	38,1	36,2
2005	77,25	38,0	32,33	37,6
2007	75,54	38,5	28,48	36,0
2008	77,67		26,64	
2009	72,22		25,49	

Таблиця 7 - Виробництво вугільного концентрату для коксування в Україні, млн.т

Марка вугілля	2006	2007	2008	2010 (прогноз)
К	6,0	6,1	8,6	12,4
Ж	7,8	7,6	7,8	7,8
П	0,3	0,4	0,6	0,6
Г	5,5	4,5	7,4	7,4
Всього	19,6	18,6	24,4	28,2

Вугільна промисловість України постачає свою продукцію для потреб електроенергетики (майже 38 % від загального обсягу поставок), коксохімії (22 %), населення (11 %), комунально-побутових (3 %) та інш. споживачів (26 %). Галузь є складним виробничо-технічним комплексом, що складається з кількох підгалузей.

У складі вугільної промисловості діють близько 250 шахт і 6 розрізів, біля 60 збагачувальних фабрик, 3 шахтобудівні комбінати, 17 заводів вугільного машинобудування, 20 галузевих інститутів, гірничорятувальна служба, спеціалізовані об'єднання і виробництва з ремонту, налагодження й обслуговування гірничо-шахтного устаткування, розв'язання екологічних проблем, геологічної розвідки, залізничного та автомобільного транспорту, торгівлі, об'єкти соціальної сфери тощо. Видобуток вугілля в 1995-97 рр. складав 70-100 млн. т на рік. У вугільній промисловості практично повністю завершено механізацію виймання вугілля, доставку вугілля в очисних вибоях, відкатку вугілля, навантаження вугілля у залізничні вагони.

Програма розвитку вугільної промисловості до 2005 р. як один з стратегічних напрямків передбачає реструктуризацію галузі з необхідністю закриття нерентабельних шахт. До 2005 р. до цієї категорії потенційно віднесено близько 100 шахт, 30 з яких забезпечені запасами до 5 років.

Продуктивність праці у вугільній промисловості України удвічі нижча, ніж у Польщі і Німеччині, у 15 разів нижча, ніж у США.

Основні напрями реформування галузі включають:

- приватизацію на конкурсних засадах привабливих для інвестування шахт (розрізів), здатних забезпечити самофінансування подальшого розвитку;
- приватизацію малопривабливих для інвестування шахт (розрізів) як цілісних майнових комплексів на пільговій основі з проведенням конкурсів програм їх розвитку. Найважливішою передумовою формування у вугільній промисловості ринкового конкурентного середовища є створення відкритого, прозорого внутрішнього ринку вугілля.

Реалізація Концепції розрахована на три етапи:

- На першому етапі (2006-2010 роки) буде приділено увагу комплексному розв'язанню проблеми розвитку шахтного фонду шляхом його відтворення на сучасній технічній і технологічній основі та подальшого роздержавлення. До 2010 року обсяг видобутку вугілля передбачається збільшити до 90,9 млн. тонн на рік, а виробничих потужностей - до 105,8 млн. тонн на рік. Для цього необхідно ввести в експлуатацію виробничі потужності обсягом 17 млн. тонн за рахунок завершення будівництва других черг на трьох шахтах, а також реконструкції діючих вугледобувних підприємств. Це дасть змогу задовольнити потребу національної економіки в енергетичному вугіллі за рахунок власного видобутку. Обсяг експорту енергетичного вугілля поступово зменшиться до 5 млн. тонн.
- На другому етапі (2011-2015 роки) передбачається збільшити обсяг вуглевидобутку до 96,5 млн. тонн, а виробничих потужностей - до 112,2 млн. тонн на рік. Для цього необхідно ввести в експлуатацію виробничі потужності обсягом 8,8 млн. тонн за рахунок завершення будівництва трьох нових шахт, які були закладені до 2001 року, та продовження реконструкції діючих вугледобувних підприємств. З метою підтримання позитивної динаміки розвитку виробничих потужностей необхідно з 2011 року здійснити закладення чотирьох нових шахт.



- На третьому етапі (2016-2030 роки) з урахуванням позитивної динаміки попереднього десятиріччя як в економіці держави в цілому, так і у вугільній промисловості зокрема обсяг видобутку вугілля повинен бути збільшений у 2030 році до 112 млн. тонн на рік. Обсяг виробничих потужностей на кінець періоду, що розглядається, повинен зрости до 124,4 млн. тонн на рік при коефіцієнті їх використання 90 відсотків.

3. Машинобудування України. Машинобудування має велике значення для зміцнення економіки України і становлення її як незалежної високорозвиненої держави. “Економічне диво” ФРН, Японії, Південної Кореї та інших держав починалося з розвитку найсучасніших його галузей. Машинобудування є однією з провідних ланок важкої промисловості. Створюючи найбільш активну частину основних виробничих фондів (знаряддя праці), машино-будівна промисловість істотно впливає на темпи і напрями науково-технічного прогресу в різних галузях народного господарства, зростання продуктивності праці, інші економічні показники, які визначають ефективність розвитку суспільного виробництва.

Найбільшим центром машинобудування УРСР був Харківський (місто Харків) — район тракторного і сільськогосподарського, енергетичного, транспортного, електротехнічного машинобудування, приборо- і верстатобудування. У Донбасі і Придніпров'ї (Дніпропетровськ, Запоріжжя, Ворошиловград, Краматорськ, Маріуполь, Донецьк, Мелітополь, Кривий ріг, Харцизьк та інші) було розвинено переважно металургійне, транспортне, гірничошахтне машинобудування, виробництво важких верстатів і пресів, металоконструкцій, сільськогосподарське машинобудування. У причорноморських містах (Одеса, Миколаїв, Херсон, Нова Каховка, Сімферополь, Севастополь, Керч, Первомайськ, Ізмаїл та інші) провідне місце займало суднобудування, верстатобудування, підйомно-транспортне, будівельне і дорожнє, сільськогосподарське машинобудування, приладобудування, виробництво електричних машин. У центральних

областях (Київ, Черкаси, Полтава, Кременчук, Вінниця, Кіровоград, Смілива, Житомир, Конотоп, Суми та інші) — приладобудування, верстатобудування, хімічне, будівельне і дорожнє, сільськогосподарське машинобудування, машинобудування для харчової промисловості. У західних областях (Львів, Хмельницький, Чернівці, Тернопіль, Рівно, Дрогобич, Луцьк, Івано-Франківськ, Кам'янець-подільський, Мукачево та інші) — станко-, приладобудування, транспортне, радіотехнічне, електротехнічне, сільськогосподарське машинобудування, машинобудування для харчової і нафтохімічної промисловості.

**ВАЖКЕ МАШИНОБУДУВАННЯ.** Важке машинобудування випускає машини і устаткування для вугільної, нафтогазової, гірничодобувної, металургійної, хімічної промисловості, електроенергетики, а також підйомно-транспортні засоби. Підприємства цієї галузі орієнтуються, насамперед, на сировину (метал) і основних споживачів своєї продукції, а енергетичне машинобудування — ще й на кваліфіковані кадри. Підприємства, що випускають гірничошахтне і гірничорудне устаткування, розміщені у Горлівці, Донецьку, Ясинуватій, Кривому Розі, металургійне устаткування — у Краматорську, Маріуполі, Донецьку, Лутугіному (Донецька область), устаткування для нафтової та газової промисловості — у Чернівцях, Дрогобичі, для хімічної — у Львові, Бердичеві, Дніпропетровську, Сумах, для електроенергетики — у Харкові, Запоріжжі, Донецьку, Краматорську, Хмельницькому, автотранспортні засоби — у Львові.

**ТРАНСПОРТНЕ МАШИНОБУДУВАННЯ.** Транспортне машинобудування охоплює виробництво різноманітних транспортних засобів. Зокрема, автомобілебудування представлене випуском легкових автомобілів (Запоріжжя), вантажних (Кременчук), автобусів (Львів), вантажопасажирських машин (Луцьк), двигунів (Мелітополь). Воно орієнтується у своєму розміщенні на висококваліфіковані кадри та можливості кооперування виробництва (зручне транспортно-географічне положення). Обсяги виробництва на цих

підприємствах останнім часом різко скоротилися. Одночасно в інших регіонах (Крим, Донбас, Закарпаття, Чернігівська, Одеська області) з'являються автоскладальні підприємства на базі колишніх авторемонтних, які випускають готову продукцію з деталей, отриманих із-за кордону. У Дніпропетровську, Львові, Києві налагоджується виробництво тролейбусів, у Києві існує мотоциклетний завод, а в Харкові — велосипедний.

Локомотивобудування зосереджене в Луганську (тепловози, дизель-поїзди, трамваї) і Харкові (електровози), а вагонобудування у Кременчуці, Стаханові, Маріуполі. Ці галузі є металомісткими, тому у своєму розміщенні орієнтуються на сировину.

Літакобудування і виробництво космічної техніки — це наукомісткі галузі, які орієнтуються на потужні конструкторські бюро. Основні центри літакобудування — Київ і Харків, виробництвacosмічної техніки — Дніпропетровськ і Харків.

**ВЕРСТАТОБУДУВАННЯ.** Верстатобудування продукує устаткування для машинобудівних та інших заводів. Воно розміщується поблизу споживача (у машинобудівних центрах) та кваліфікованих кадрів. Найбільші центри — Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Львів, Житомир, Краматорськ, Стрий, Мукачеве. Устаткування для легкої промисловості випускають у Харкові, Донецьку, Василькові, Чернівцях, для харчової — в Одесі, Смілі, Києві, Калинівці (Вінницька область), Карлівці (Полтавська область). Підприємства точного машинобудування розміщуються у великих містах, де є кваліфіковані кадри. Так, електротехнічну продукцію виробляють в Києві, Тернополі, Харкові, Дніпропетровську, холодильники - у Донецьку тощо.

**СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКЕ МАШИНОБУДУВАННЯ.** Підприємства сільськогосподарського машинобудування у своєму розміщенні орієнтуються на споживача (спеціалізацію сільського господарства). В Україні випускають гусеничні (Харків) і колісні (Дніпропетровськ, Харків) трактори,

кукурудзозбиральні (Херсон), буряко збиральні (Тернопіль, Дніпропетровськ) і кормозбиральні (Хмельницький) комбайни, сівалки (Кіровоград), плуги (Одеса), жнивварки (Бердянськ) та ін. Налагоджується випуск зернозбиральних комбайнів у Харкові та Олександрії (Кіровоградська область).

Основні експортери машинобудівної продукції:

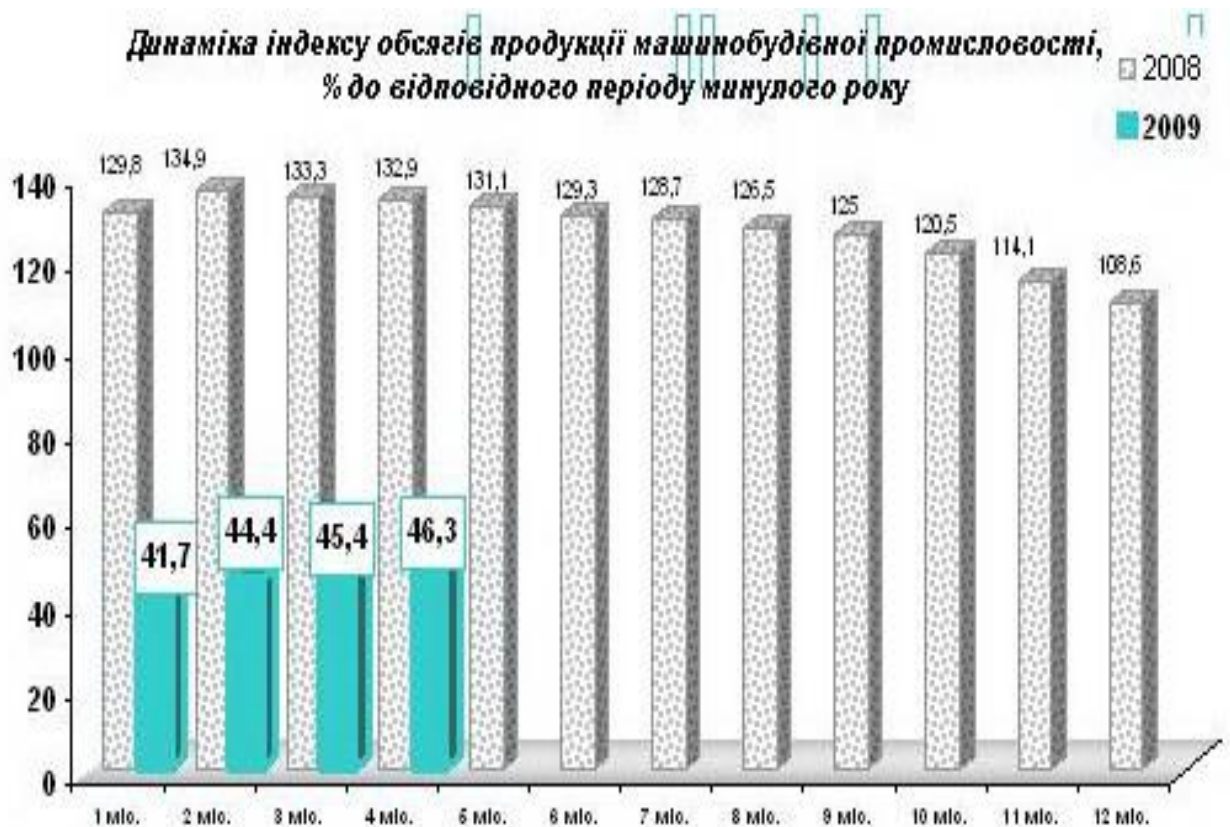
- ВАТ «Сумський завод насосного та енергетичного машинобудування Насосенергомаш» (м. Суми),
- ВАТ «Турбоатом» (м. Харків),
- ЗАТ «Новокраматорський машинобудівний завод» (м. Краматорськ),
- ВАТ «Стаханівський вагонобудівний завод» (м. Стаханов),
- Сумське НВО ім. Фрунзе (м. Суми),
- ВАТ "Маріупольський завод важкого машино-будування (м. Маріуполь).

Галузева структура машинобудування дуже різноманітна. Важливі та найбільш розвинуті такі його ланки, як важке машинобудування, транспортне, сільськогосподарське машинобудування, верстатобудування, приладобудування, радіотехнічне та електротехнічне виробництво, обладнання для інших галузей промисловості, особливо хімічної та харчової.

За підсумками січня-квітня 2009 року порівняно з аналогічним періодом 2008 року (за даними Держкомстату України) на підприємствах машинобудування темп промислової продукції становив 46,3 відсотка (у січні-лютому поточного року – 45,4 відсотка), у тому числі на:

- підприємствах з виробництва електричного, електронного та оптичного устаткування – 60,7% (58,4%)
- з виробництва машин та устаткування – 51,0 % (49,7%)
- з виробництва транспортних засобів та устаткування – 36,2 % (36,4%).

У машинобудуванні у квітні відбулось зниження обсягів виробництва на 2,5 відсотка порівняно до березня 2009 року.



Вартість основних засобів машинобудування України за 2001-2007 рр. збільшилась на 39 088 млн грн та у 2007 р. становила 89 678 млн грн, це майже 14% вартості основних засобів промислового комплексу. Хоча вартість введених у дію основних засобів у 2007 р. була в 6 разів більша від вартості ліквідованих основних засобів, але ступінь зносу основних засобів все одно був найбільшим за 6 останніх років і становив 68,9%.

Інноваційна активність у галузі недостатня. Лише близько 14% підприємств здійснюють інноваційну діяльність, хоча працює значна кількість наукових і конструкторських організацій. У 2005 р. впроваджено лише 1273 нових технологічних процеси, в 2006 р. та 2007 р. цей показник скоротився майже вдвічі і становив відповідно 798 та 755 нових технологічних процесів. З цих нових техноло-гічних процесів лише половина є ресурсозбережні та безвідходні. Однією з основних причин низької інноваційної активності є незначні обсяги фінансування. Обсяг фінансування інноваційної діяльності промисловості з кожним роком зростає, якщо у 2003 р. цей показник дорівнював 3059,8 млн грн, то у 2007 р. він дорівнював 10821

млн грн. В машинобудуванні обсяг фінансування інноваційної діяльності в 2007р. становив 2573,507 млн грн, в тому числі лише за рахунок державного бюджету 78,137 млн грн (3%).

Розподіл машинобудівних підприємств України за формами власності станом на 01.01.2009 р.: 59 % – суб'єкти колективної власності; 24 % – суб'єкти загальнодержавної власності; 12 % – суб'єкти комунальної власності; 5 % – суб'єкти приватної власності.

Відтак аналіз машинобудівної галузі за 2002–2006 роки свідчить, що 2006 р. спостерігається збільшення загального обсягу виробництва та нарощування прямих іноземних інвестицій удвічі; збільшення обсягу експорту у 2,7 раза та зростання продуктивності праці у 2,3 раза. При цьому частка машинобудування – виду діяльності, що продемонстрував у 2005 р. найвищі темпи зростання – скоротилася у прибутках з 11,8 % до 10,6 %, натомість частка у збитках збиткових підприємств зросла відповідно з 16,2 % до 16,8 %. Обсяг збутової діяльності машинобудівного комплексу протягом 2002–2006 рр. з кожним роком зростав. Обсяг реалізації продукції за період 2002–2006 рр. збільшився майже втричі, в грошовому еквіваленті на 42 млн. грн. Хоча обсяг реалізованої продукції і збільшується значними темпами, на показники ефективності машинобудування це практично не впливає. За аналізований період рівень рентабельності машинобудування країни був мізерним – 1,5–3,4 %, спостерігалось значне зростання операційних витрат. Якщо порівнювати 2006 р. з 2002 р., то операційні витрати зросли на 41 млн. грн., тобто як і обсяг збуту. Інноваційна активність у галузі недостатня. За 2002–2006 рр. чисельність інноваційно активних підприємств постійно зменшується. Якщо порівнювати 2006 р. з 2004 р., чисельність інноваційно активних підприємств зменшилась на 19 %. Загальний обсяг фінансування інноваційної діяльності у 2006 р. становив 2137083,1 тис. грн., 87 % фінансування здійснювалося за рахунок власних коштів підприємств, з державного бюджету було виділено лише 1,4 %. У 2006 р. В машинобудуванні використано лише 364 винаходи, 256 корисні моделі, 180

промислових зразків та 2755 раціоналізаторських пропозицій. За 2002–2006 рр. загальний обсяг інвестицій в основний капітал машинобудівного комплексу становив 10,842 млрд. грн. У 2006 р. цей показник дорівнював 3653 млн. грн., що майже в 3,5 раза більше, ніж у 2002 р. Чисельність працівників машинобудівної галузі постійно скорочується. За 2002–2006 рр. чисельність найманих працівників скоротилась на 127 тис. осіб (15 %). Машинобудування також має одну з найменших середньомісячних заробітних плат у промисловості країни. Якщо у металургійному виробництві середньомісячна заробітна плата у 2006 р. становила 1560 грн., в хімічній і нафтохімічній галузях – 1190 грн., в добувній промисловості – 1536 грн., то в машинобудуванні цей показник у 2006 р. становив лише 1060 грн. Вартість основних засобів за період 2001–2006 рр. збільшилася на 11695 млн. грн. та у 2006 р. становила 62285 млн. грн. Це майже 12 % вартості основних засобів промислового комплексу. Хоча вартість введених у дію основних засобів утричі більша за вартість ліквідованих основних засобів, ступінь зносу основних засобів достатньо значний і становив 63,2 %.

Оцінка діяльності машинобудівної галузі за січень–серпень 2008 р. показує, що за попередніми даними Держкомстату України показники приросту вітчизняної промисловості становили 107,3 % до відповідного періоду минулого року. За 7 місяців 2008 р. Вітчизняна машинобудівна галузь порівняно з січнем–липнем 2007 р. досягла приросту у 128,7 %. Зокрема, 4 337 тракторів для сільського та лісового господарства зійшло з конвеєрів за 7 місяців цього року, а це на 64,4 % більше, ніж за аналогічний період 2007 р., 5 412 сівалок (приріст становить 64,6 %), 268 тис. легкових автомобілів (більше на 37,8 % ніж з січня по липень минулого року), 6 702 автобусів ( збільшення 40,6 %).

Аналіз розвитку промисловості та машинобудівної галузі за друге півріччя 2008 р. свідчить, що криза, яка спіткала сьогодні багато країн світу, не оминула й Україну, зокрема одну з провідних її галузей економіки – машинобудування. Більшість підприємств цієї галузі намагаються

максимально підтримати свою діяльність, бізнес, не згадуючи вже про її збільшення. Наслідки світової кризи для вітчизняних підприємств машинобудування проявляються у зростанні боргів та нездатності здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності, нестачі грошових ресурсів та зростанні простроченої кредиторської заборгованості, спаді обсягів продажів тощо. Криза призводить до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств у цій галузі, що пояснюється, по-перше, нестабільною ситуацією, що виникла в країні, а по-друге, рядом суб'єктивних чинників, серед яких можна назвати нездатність керівництва здійснювати ефективне антикризове управління підприємством, своєчасно виявляти проблеми та вживати необхідних заходів, нестачу фінансових ресурсів для антикризової програми підприємства.

За даними держкомстату України, обсяг реалізованої продукції у машинобудуванні значно знизився, і за січень місяць 2009 р. становив 3709,3 млн. грн., що на 4071 млн. грн., або на 52,3 % менше, ніж за січень 2008 р. Зокрема виробництво машин та устаткування знизилося на 31,4 %, виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування – на 19 %, виробництво транспортних засобів та устаткування – на 68,5 % . У машинобудуванні за результатами січня–лютого 2009 р. темп виробництва становив 44,4 %, зокрема на підприємствах з виробництва електричних машин та устаткування – 54,6 %, контрольно-вимірювальних приладів – 53,1 %, машин та устаткування для добувної промисловості й будівництва – 45,3 %, залізничного рухомого складу – 40,3 %, автомобільного транспорту – 16,7 %. Також слід зазначити ще один негативний наслідок економічної країни для машинобудівних підприємств – це значне збільшення кількості збиткових підприємств, яка за січень місяць 2009 р. досягла 51,8 % від загальної кількості підприємств, і порівняно із 2008 р. збільшилась на 14,9 %.

Відповідно кількість прибуткових підприємств знизилась на 13,1 %. Велике значення для України має експортний потенціал галузі. Лише 20–40 % продукції вітчизняного машинобудування використовується в країні,



решта імпортується в Росію та інші країни колишнього радянського блоку, а також у сировинні країни Близького Сходу. Більш розвинені країни наші машини не купують. Проте і тут спостерігається достатньо негативна ситуація, адже за нашими експортними галузями обсяг машинобудівної продукції знизився за вересень–грудень 2008 р. на 41 %.

Відтак з вересня 2008 р. спостерігається різке погіршення розвитку промисловості та машинобудування зокрема. Загалом в жовтні 2008 року відбувається різке зниження ВВП – 2,1 % до жовтня 2007 р. У листопаді падіння ВВП становило 14,4 %, а падіння промисловості зменшилось з 19,8 % у жовтні до 28,6 % у листопаді. Зокрема щодо машинобудування, то за листопад 2008 р. зменшення становило – 38,8 %.

Загалом, виходячи з можливостей розвитку, ринкові умови господарювання, багатоваріантність моделей прийняття рішень надають широкі можливості для зміни умов та результатів функціонування промислового підприємства. Якщо в умовах централізовано-планової системи мета роботи підприємств полягала у виконанні директивних завдань, то в ринковій економіці підприємство може самостійно визначати і обсяг виробництва, і номенклатуру продукції, і постачальників. Однак з цим завданням менеджмент підприємств у багатьох випадках не справляється. Це позначилось на економіці держави та регіонів: падіння обсягів виробництва, неповне використання виробничих потужностей, погіршення інших господарських та фінансово- економічних показників.

Результати проведеного аналізу свідчать про негативні зрушення у машинобудівній галузі, що є наслідком значної низки проблем, з якими стикаються машинобудівні підприємства і що уповільнюють їх розвиток.

Сучасний стан машинобудування:

Для українського машинобудування період з 1990 по 2000 рік навряд чи можна назвати сприятливим. Більшість підприємств, які успішно працювали за радянських часів, надалі не мали достатнього фінансування для ведення своєї діяльності. Останніми роками машинобудівний комплекс зміг

частково повернути свої втрачені позиції завдяки високим темпам розвитку економіки.

До кризового 2008-го темпи зростання українського машинобудування випереджали загальне зростання промислового виробництва. Не дивлячись на стабільний попит на продукцію металургів, саме машинобудування мало шанси стати головним пріоритетом розвитку промисловості в країні. Така точка зору базувалася на тому, що на зовнішніх і внутрішніх ринках попит на продукцію підприємств України постійно збільшувався. Криза внесла свої корективи. На відміну від хіміків і металургів, до яких держава благоволила машинобудівники залишилися практично без пільг.

У першому кварталі 2009 року вітчизняні підприємства машинобудування скоротили виробництво на 54,6% в порівнянні з аналогічним періодом 2008-го. У результаті кризи сильніше за всіх постраждав автопром – падіння в галузі склало більше 80%. З серйозними проблемами зіткнулося і вагонобудування. Україна мала стабільні довгострокові контракти на свою продукцію, близько 80% якою поставлялися до Росії. Проте в кінці 2008 року попит впав, російські виробники почали витісняти українські компанії з одного з найстабільніших ринків.

Менше всього криза відбилася на підприємствах енергетичного машинобудування. Наприклад, Сумське НВО ім. Фрунзе весь рік був забезпечений замовленнями, сума яких, за приблизними підрахунками, склала \$600 млн. Перспективи цього підприємства хороші. Наприкінці минулого року була затверджена концепція модернізації української ГТС. Згідно з прогнозами Foyil Securities, включення підприємства в число постачальників устаткування для модернізації може принести НВО ім. Фрунзе \$630 млн доходу. Енергетичне машинобудування менше всіх пострадало від кризи ще і завдяки наявності довгострокових контрактів. Велика частина з них – проекти по будівництву газопроводів, нафтопроводів і реконструкції електростанцій. Крім того, падіння ціни металу на

світових ринках в 2009 році також зробило позитивний вплив на прибутковість підприємств, зменшивши собівартість виробництва. За даними Міністерства промислової політики, в середньому в рік в Україні виробляється продукції енергетичного машинобудування на \$1,8 млрд. Зокрема, лише нафтогазового — на \$900 млн, з яких близько 85% експортується. Основними напрямками експорту є Росія, Казахстан, Туркменістан, узбекистан, Азербайджан і ОАЕ. Завдяки підтримці уряду покращала ситуація і на державних авіабудівних підприємствах. Навесні минулого року Кабінет Міністрів вирішив виділити на підтримку Харківського державного авіаційного виробничого підприємства, Київського авіаційного заводу "Авіант" і "410-го заводу цивільної авіації" 3,46 млрд грн. За ці гроші ХГАПП вже зміг добудувати один літак для Лівії. Для підвищення конкурентоспроможності і рентабельності продукції як на зовнішніх ринках, так і усередині країни галузі необхідні інвестиції, які зможуть змінити структуру товарного виробництва і вплинути на розвиток наукоємкого машинобудування. Що стосується найближчих перспектив машинобудування, то в 2010 році галузь може розраховувати на появу приватного капіталу. У затвердженому плані-порядку приватизації Фон будинок державного майна на поточний рік внесено багато підприємств машинобудування. А "операцією року" може стати повторний продаж "Луганськтепловоза". Ще до кризи, в 2007 році, одне з найпривабливіших підприємств було продано російському концерну "Трансмашхолдінг" за \$58 млн. Через два роки вже в розпал фінансової кризи ФГІ вирішив повернути 76% акцій підприємства в державну власність. У числі колишніх учасників "Трансмашхолдінга" і "Привата" за право управляти підприємством готові позмагатися і міжнародні компанії, в числі яких аналітики називають навіть Siemens.

Приріст виробництва у машинобудівній галузі України за 8 міс. 2010 року склав 32,7%.

Підприємствам сфери діяльності Мінпромполітики України з січня по

серпень вдалося збільшити обсягівиробництва на 57%. Лідером в нарощуванні обсягів виробництва є залізничнемашинобудування. У серпні 2010 року випуск залізничного рухомого складу збільшився більш ніж в 6 разів (відповідно до серпня 2009 р.). Таким чином, виробництво українських вагонів досягло максимуму для галузі не лише в Україні, але і країнах СНД.

Сучасні проблеми машинобудування:

- нерозвиненість інфраструктури внутрішнього ринку (відсутність реального моніторингу, дистриб'юторської системи та фінансового лізингу);
- недостатній рівень платоспроможності товаровиробників, що негативно впливає на фінансово-економічний стан підприємств галузі, базові заводи з виготовлення складної техніки знаходяться у скрутному стані;
- застарілість основних засобів базових підприємств галузі, які не оновлювались протягом останніх 15-ти років, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції;
- недостатність обігових коштів, недосконалість механізму середньотривалого кредитування;
- обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;
- відсутність реальних джерел фінансування, що призводить до унеможливлення реконструкції та технічного переоснащення підприємств галузі і забезпечення за рахунок цього високої якості виготовлюваних машин та обладнання, освоєння виробництва нової конкурентоспроможної техніки;
- відсутність фінансових механізмів та інструментів, що створюють зацікавленість в інноваціях, а також стимулюють науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи; низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;
- залежність вітчизняних підприємств від поставок вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн, насамперед з країн СНД;
- значний відтік найкваліфікованіших інженерних і робітничих кадрів, який за 2000–2006 рр. досяг 269 тис. осіб;

– недостатній контроль з боку держави за діяльністю монополістів і посередників, що призводить до значного зростання вартості матеріалів, енергоресурсів та комплектуючих виробів.

Проблеми та перспективи розвитку машинобудування безпосередньо пов'язані зі стратегією економічного розвитку країни. Перш за все, це підвищення ефективності самого машинобудування шляхом:

- структурної перебудови галузі зі збільшенням наукоємних виробництв;
- машинобудівного комплексу з метою зниження енерго-, ресурсо- та працеемності виробництва і підвищення конкурентоспроможності його продукції;
- орієнтації продукції на потреби внутрішнього ринку та можливості виходження в світовий ринок;
- екологізації виробництва, що передбачає випуск ресурсозберігаючих та природо-охоронних видів техніки.

Основними напрямками реформування системи управління промисловістю є:

застосування нових стратегій управління шляхом переходу від запізненого виправлення дефектів попереднього розвитку до випереджаючих багатовекторних спрямовуючих дій;

удосконалення механізмів ринкової самоорганізації підприємств на виконання стратегічних напрямів промислового розвитку;

формування повнофункціональної структури системи управління з включенням в неї центральних і регіональних органів;

законодавче розмежування повноважень з формування та реалізації державної і регіональної промислової політики;

перехід на функціонально спрямовану організаційну структуру органів управління з переважною орієнтацією державної промислової політики на створення сприятливих умов функціонування і розвитку промисловості;

поліпшення управління державною промисловою власністю;

створення умов для ринкової самоорганізації великомасштабних інноваційно орієнтованих об'єднань та передачі їм частини управлінських повноважень з реалізації промислової політики;

підготовка менеджерів нової формації для роботи в органах державного управління промисловістю та стимулювання впровадження лідерного менеджменту, сучасних методів бізнес-планування і стандартів інноваційного та інвестиційного проектування на промислових підприємствах;

впровадження комп'ютеризованих систем підтримки управлінських рішень та створення єдиної облікової бази даних.

Пріоритетними напрямками розвитку сектору машинобудування є:

створення системи машин і обладнання нового покоління для агропромислового комплексу, енергетики, транспорту та житлово-комунального господарства;

створення конкурентоспроможної елементної бази та комплектуючих виробів для приладобудування, засобів зв'язку і телекомунікацій, різке збільшення обсягів виробництва складної побутової техніки;

збільшення обсягів випуску інноваційного обладнання для енергетичної, легкої, харчопереробної та медико-біологічної галузей;

збільшення обсягів виробництва експортної та імпортозамінної продукції;

виробництво для державного замовлення та експорту зброї та військової техніки.

Пріоритетними напрямками ракетно-космічного сектору є:

створення конкурентоспроможної ракетно-космічної техніки;

комерціалізація космічної діяльності, зокрема реалізація міжнародних комерційних космічних проєктів, розширення ринків космічних послуг;

використання космічних технологій у процесі створення та виготовлення високотехнологічної цивільної продукції для потреб внутрішнього ринку і на експорт.

Для стимулювання залучення коштів по кожному з цих джерел передбачається здійснювати:

а) власні кошти підприємств і організацій:

заохочення активної інвестиційної поведінки суб'єктів підприємницької діяльності, підвищення ефективності застосування амортизації як джерела інвестицій, в тому числі за рахунок прискореної амортизації;

сприяння створенню промислово-фінансових груп з метою концентрації фінансових ресурсів підприємств і наступного їх спрямування на реалізацію довгострокових капіталоємних інвестиційних проектів;

удосконалення механізмів оподаткування малого підприємництва з метою підвищення інвестиційних можливостей;

б) державні інвестиційні ресурси:

запровадження нових підходів у проведенні політики капітальних видатків, впровадження якісно нових форм спільного інвестування, зокрема корпоративних та пайових інвестиційних фондів;

здійснення переходу від безповоротного бюджетного фінансування до кредитування інвестиційних та інноваційних проектів у промисловості на пільгових умовах та умовах майнового забезпечення їх повернення;

в) ресурси фінансово-кредитної сфери:

створення умов для зниження рівня відсоткових ставок за користування кредитами, подальшої реструктуризації банківської системи та підвищення рівня її капіталізації із запровадженням жорсткої дисципліни у платіжних відносинах;

розширення цільового банківського кредитування за пріоритетними напрямками промислового розвитку з наданням переваги підприємствам із швидким оборотом капіталу та гарантованим збутом продукції;

сприяння подальшому розвитку ринку капіталів, забезпеченню його спроможності до перерозподілу інвестиційних потоків, акумулюванню капіталів та інвестиційного кредитування;

г) іноземний капітал:

розроблення гнучкої системи стимулювання притоку іноземних інвестицій у промисловості;

сприяння діяльності іноземних інвесторів за довгостроковими інвестиційними проектами, розрахованими на подальше реінвестування частини одержаного прибутку і спрямованими на розвиток пріоритетних напрямів промислової політики;

забезпечення розповсюдження об'єктивної інформації про інвестиційні перспективи окремих підприємств, галузей та регіонів, умови діяльності іноземних інвесторів на території України з наданням їм правової та консультаційної підтримки;

г) кошти населення:

забезпечення систематичного і прогнозованого підвищення рівня реальних доходів населення, стимулювання заощаджень, відновлення довіри до національної грошової одиниці та вітчизняних фінансово-кредитних установ;

стимулювання індивідуальної підприємницької діяльності через спрощення систем реєстрації, бухгалтерського обліку та оподаткування малих підприємств.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Довгунь О.С. Договірні відносини в контексті розвитку машинобудівних підприємств // Перспективи розвитку економіка України: теорія, методологія, практика: матеріали XIV Міжнарод. наук.-практ. конф. (26–27 травня 2009 р.): РВВ «Вежа» Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, - 2009. – С. 92–93.
2. Шапуров О.О. Стан і тенденції розвитку машинобудування. Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №3. – С. 57–63.
3. Державна програма розвитку промисловості на 2003 — 2011 роки. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=36412&cat\\_id=36198](http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=36412&cat_id=36198)– Назва з домашньої сторінки Інтернет
4. Принципи формування показників якості виробів машинобудування. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/phkhtt/2002\\_1\\_4/0304-24.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/phkhtt/2002_1_4/0304-24.pdf) – Назва з домашньої сторінки Інтернет
5. Машиностроение Украины: текущие тенденции. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://minprom.ua/news/755.html> – Назва з домашньої сторінки Інтернет
6. Обзор рынка машиностроительной промышленности по версии журнала "Топ-100. Лидеры бизнеса Украины". [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukranews.com/ru/article/2010/06/11/161> - Назва з домашньої сторінки Інтернет
7. Перспективы развития рынка машиностроения Украины. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://b2blogger.com/articles/marketing/106.html> – Назва з домашньої сторінки Інтернет

Пересадько, Г. О. Важка промисловість України: історія, сучасний стан та перспективи розвитку [Текст] // Ринкова система України: стан та перспективи розвитку : монографія / за заг. ред. О. В. Макарюка, В. М. Жмайлова, Ю. І. Данька. – Х. : Міськдрук, 2011. – С. 775-804.