

сті банку, але і по всіх його бізнес-процесах, операціях і замовленнях, що буде забезпечувати високу рентабельність банку у довгостроковій перспективі.

Список літератури: 1. *Маренич Т.Г.* Методи обліку витрат і калькулювання собівартості продукції / Т.Г. Маренич // Бухгалтерський облік і аудит. – 2008. – №12. – С. 19-25. и *Охрамович О.Р.* Методичні аспекти обліку витрат на дослідження та розробки / О.Р. Охрамович // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №3. – С. 214-220. 3. *Пархоменко В.* Яким буде бухгалтерський облік фінансових витрат? / В. Пархоменко // Бухгалтерський облік і аудит. – 2010. – №11. – С. 3-6. 4. *Чумаченко М.* Сучасні проблеми обліку витрат і калькулювання собівартості продукції / М. Чумаченко // Бухгалтерський облік і аудит. – 2008. – №10. – С. 3-7.

Надійшла до редколегії 25.10.2011

УДК 330.322.3: 334.716

О.Ю. ЛІНЬКОВА, канд. екон. наук, доцент, НТУ «ХПІ», Харків

РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ

Наведено результати дослідження проблем підприємств машинобудування. Структуровані особливості розвитку підприємств машинобудування. Запропоновано заходи щодо удосконалення управління машинобудівним підприємством в умовах розвитку. Проаналізовано світовий досвід розвитку машинобудування та можливості його використання в Україні.

Ключові слова: структура машинобудівного комплексу, підприємства машинобудування, комплексний підхід.

Приведены результаты исследования проблем предприятий машиностроения. Структурированы особенности развития предприятий машиностроения. Предложены мероприятия усовершенствования управления машиностроительным предприятием в условиях развития. Проанализирован мировой опыт развития машиностроения возможности его использования в Украине.

Ключевые слова: структура машиностроительного комплекса, предприятия машиностроения, комплексный подход.

Results of research of problems of the enterprises of mechanical engineering are resulted. Features of development of the enterprises of mechanical engineering Are structured. Actions of improvement of management by the machine-building enterprise in the conditions of development are offered. It is analyzed world опит developments of mechanical engineering of possibility of its use in Ukraine.

Keywords: structure of machine-building complex, enterprise of engineer, complex approach.

Вступ. Машинобудування займається виробництвом машин та обладнання, різного роду механізмів для матеріального виробництва, науки, культури, сфери послуг. Відповідно, продукція машинобудування споживається всіма без виключення галузями народного господарства (металургія, текстильна промисловість, транспорт, зв'язок та інші галузі). Головне економічне призначення продукції машинобудування – полегшити працю та підвищити її продуктивність шляхом насичення всіх галузей народного господарства основними фондами високого технічного рівня. Тому машинобудування є основою науково-технічного прогресу та матеріально-технічного переозброєння всіх галузей господарювання.

Дослідженням проблем підприємств машинобудування займається багато вітчизняних та закордонних вчених: А. Барсков аналізує проблеми машинобудування в Росії [1]. В. Борисов проводить оцінку конкурентоспроможності машинобудування [2]. А. Гаврилов систематизує особливості машинобудування [3]. А. Клевін та С. Мітін вивчають особливості реструктуризації підприємств машинобудування [4]. А. Кудінов аналізує перспективні напрямки розвитку машинобудування [5]. І. Радіонова вивчає досвід країн щодо розвитку машинобудування [6]. При цьому існує специфіка вирішення багато в чому схожих проблем в національному машинобудуванні. Отже, аналіз наукових досліджень свідчить про відкритість питання розвитку підприємств машинобудування в Україні.

Постановка задачі. Метою дослідження є вивчення сукупності проблем та тенденцій розвитку національних підприємств машинобудування.

Завдання публікації – розробка системи заходів комплексного вирішення проблем підприємств машинобудування.

Методологія. За значенням у народному господарстві підприємства машинобудування можна розділити на взаємопов'язані групи: галузі, що забезпечують розвиток науково-технічної революції (НТР) у всьому народному господарстві (приладобудування, хімічне машинобудування, електротехнічне та енергетичне машинобудування); галузі, які забезпечують розвиток НТР в машинобудуванні (станкобудування, інструментальна промисловість); галузі, які забезпечують розвиток НТР в окремих галузях господарства (будівельно-дорожні, тракторо та сільськогосподарське машинобудування, автомобілебудування). Машинобудування в Україні складає 8 % ВВП, тоді як в Германії 54 %, Японії 52 %, США 46 %. В країнах з розвинутою економікою частина машинобудівної продукції становить від 35 до 50 % від загальнопромислового випуску, що дозволяє їм оновлювати технологічне обладнання в більшості галузей кожні 7–10 років (технологічне оновлення). В Україні ці показники в декілька разів нижче, що є причиною технологічної відсталості національної промисловості (незадовільний стан активної частини основних фондів – 65 % обладнання знаходиться в експлуатації понад 20 років, обладнання строком експлуатації менше 5 років складає до 5 %; низьке інвестиційне забезпечення – власні джерела інвестицій в Україні складають біля 80 %, а в розвинених країнах 80 % коштів є займані та залучені кошти; тенденція до зменшення рівня рентабельності; в ма-

шинобудуванні та металообробці зайнята третина промислово-виробничого персоналу країни але продуктивність праці є найнижчою по промисловості, що породжує проблеми кадрів та заробітної плати (у порівнянні із промисловістю в цілому машинобудування характеризується: великими розмірами підприємств понад 1700 працюючих; великою фондомісткістю, капіталомісткістю та працевісткістю продукції; складна продукція машинобудування потребує різноманіття за професіями та висококваліфікованої робочої сили); уповільнення темпів зростання обсягів виробництва з причин: вимушеного подорожчання товарів машинобудування внаслідок випереджаючого зростання цін на товари природних монополій; вичерпання можливостей зростання експорту; низька конкурентоспроможність товару; нерозвинутість внутрішнього ринку машинобудівної продукції; недостатня структурованість підгалузей машинобудівного комплексу, що заважає проведенню технічної політики). Машинобудівний комплекс неоднорідний за структурою, він містить понад 70 галузей, що пояснюється різною динамікою ринків на які виходить продукція машинобудування (автомобільний – створення міжгалузевих комплексів які дозволяють здійснити переток капіталу з сировинних галузей до обробних; енергомашинобудування (експортна підгалузь тому існує потреба створення інфраструктури підтримки експорту та зниження енергомісткості на основі інноваційного підходу); сільгосптехніка (стимулювання платоспроможного попиту: лізинг; перехід на нові агротехнології; захист внутрішнього ринку від імпорту потриманої сільгосптехніки); станкобудування – 80 % парку металообробного обладнання є вітчизняного виробництва, при цьому 60 % застаріло – вирішення проблеми це створення центрів технологічного розвитку).

Економічний досвід США доводить важливість державного регулювання та державної підтримки з боку держбюджету в умовах кризи. Досвід Германії щодо модернізації машинобудівних заводів у східних землях: конкурс на приватизацію з обов'язковою реконструкцією, а Дойче Банк надавав пільгові кредити західним компаніям. Досвід Китаю: створені спеціальні зони в яких найкрупніші світові концерни розробляли найновітніші технології з зобов'язанням їх використання тільки у Китаї. В промислово розвинутих країнах, де кризи та спади виробництва періодично повторюються, зміни поточної кон'юнктури менше за все торкаються випуску найновітніших високотехнологічних товарів, що створює певні імпульси для виходу з кризових ситуацій. Стан розвитку маши-

нобудівного комплексу України визначається не тільки обмеженнями попиту внутрішнього ринку, а й інвестиційними обмеженнями (уповільнюється реструктуризація підприємств), великою вартістю кредитних ресурсів, невідповідність рівня вищої освіти сучасним вимогам. Зазначене обумовлює відток висококваліфікованих фахівців із дослідних організацій та конструкторських бюро в тому числі за кордон. В структурі експорту машинобудування переважає продукція важкого машинобудування, що уповільнює розвиток машинобудівного комплексу в цілому. Для машинобудування в Україні на сьогодні характерно зниження виробництва найбільш прогресивної техніки (що впливає на втрату накопиченого технологічного потенціалу).

З розвитком машинобудування утворився відтворювальний ланцюжок: фундаментальна наука – прикладна наука – розробка технологій – проектування та виробництво сучасного промислового продукту. Сучасне машинобудування залежить від розвитку енергетики й від розвитку наукомістких технологій. Поява таких продуктів машинобудування як електронні комп'ютерні компоненти привело до широкого їх впровадження у виробництво нового покоління технічних систем (високоєфективних, гнучких, багатокординатних машин та роботів). Головна тенденція при створенні сучасних машин – перенесення функціонального навантаження з механічних вузлів до інтелектуальних (комп'ютерних) компонентів. Одночасно відбувається комп'ютерний супровід всього життєвого циклу створення та експлуатації технічної системи на базі телекомунікації та інформаційних комп'ютерних мереж (Інтернет), пошти, сотового та космічного зв'язку. За допомогою засобів мультимедіа, комп'ютерної графіки створюється віртуальний світ, де для людини відкрито широке поле для творчості, швидкого оволодіння та оновлення знань. З'являється ринок знань та економіка, яка ґрунтується на інформаційних послугах. Сучасне машинобудування та пов'язані із ним наукомісткі технічні системи, а також інформаційне суспільство створили нові умови господарювання людини. За таких умов вирішити проблеми можна завдяки випереджаючому інноваційному розвитку машинобудування (розробка сучасних стандартів товарів; захист внутрішнього ринку від експорту потриманих автомобілів; розвиток малого бізнесу щодо виробництва авто компонентів; розвиток сумісних підприємств з провідними іноземними фірмами). Головною умовою конкурентоспроможності національної економіки стає ланцюжок «наука – освіта – виробництво», який дозволяє країні

вигідно увійти в постійно змінювану структуру міжнародних зв'язків. Основою сучасного техногенного світу є створення наукомістких технічних систем (включення до її складу систем управління: створення нових матеріалів, компонентів на базі технологій мікроелектроніки, радіо та оптоелектроніки лазерних технологій, комп'ютерної техніки, інформаційних технологій). З метою реформування вітчизняного машинобудування корисним є створення керуючої структури у вигляді комісії з науково-технічної політики, в цьому є економічна та стратегічна (заміна імпорту) перевага (її функції: перехід на міжнародні стандарти; формування цільових програм; координація діяльності Академії наук та підприємств машинобудування; зовнішньоекономічна діяльність). Доцільне створення в Україні спеціальних фондів для фінансової допомоги розвитку найбільш привабливих галузей машинобудування (в яких є потенціал споживання на внутрішньому ринку (будівництво, медичинське обладнання та транспорт) та експорту продукції). Цілеспрямована державна підтримка промислових підприємств дозволить ефективно вирішити основні проблеми машинобудування (впровадження інноваційної та технічної політики, удосконалення податкової системи, вирішення соціальних проблем).

Результати дослідження. Дослідження проблем підприємств машинобудування в Україні підкреслює необхідність комплексного підходу до їх вирішення. Проведення реформування машинобудування дозволить Україні вийти на світовий ринок з високотехнологічною продукцією та зайняти на ньому вигідну позицію.

Висновки. Основні заходи розвитку підприємств машинобудування – це створення: міжгалузевих комплексів; інфраструктури підтримки експорту; правове врегулювання питань інноваційного розвитку та оподаткування.

Питання для проведення подальших досліджень в галузі розвитку підприємств машинобудування: управління інтелектуальним потенціалом промислових підприємств; налагодження ланцюжку взаємодії «наука – освіта – виробництво».

Список літератури: 1. Барсков А. Я. Машиностроение: проблемы и перспективы. СПб.: ПИТЕР, 2008. 358 с. 2. Борисов В.Н. Машиностроение: реструктуризация и конкурентоспособность. // Экономист №7 1999 г. стр. 37-46. 3. Гаврилов А. И. Экономика отрасли: машиностроение. М.: ЮНИТИ, 2008. 622 с. 4. Клевин А.Н., Митин С.Т. О проблемах реструктуризации машиностроительного комплекса. // Промышленность России, № 3 март 1999г. 5. Кудинов А. А. О приоритетных направлениях развития машиностроения // Вестник Машиностроения, №9 1999 г. стр. 42-43. 6. Родионова И. А. Промышленность мира: территориальные сдвиги во второй половине XX в. М.: Московский Лицей, 2002 (Раздел III, Глава 2, с. 205–225).

Надійшла до редколегії 09.11.11