

НЕОБХІДНІСТЬ І ДОЦІЛЬНІСТЬ ФОРМУВАННЯ КООПЕРАЦІЙНИХ ЗВ'ЯЗКІВ ПІДПРИЄМСТВАМИ МАШИНОБУДУВАННЯ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

І. Я. МАКСИМЕНКО, асистент

(Запорізький національний технічний університет)

Анотація. Досліджено сучасний стан розвитку підприємств машинобудування. Охарактеризовано динаміку використання експортного потенціалу підприємств машинобудування Запорізького регіону. Визначено тенденції прибутковості підприємств машинобудування Запорізького регіону. Виокремлено особливості спеціалізації та кооперування підприємств машинобудування Запорізького регіону. Обґрунтовано необхідність і доцільність формування стратегії кооперації підприємств машинобудування Запорізької області.

Ключові слова: коопераційні зв'язки, машинобудівельне підприємство, формування, галузь.

На сьогодні розвитку промисловості в Україні ніяк не вдається набрати значних обертів, що частково зумовлено звуженням зовнішнього попиту та надмірним насиченням внутрішнього ринку імпортованими товарами. На межі виживання опинилися високотехнологічні галузі, втрачено значну частину науково-технічного потенціалу, значна частка виробництва є технічно та технологічно відсталим, зі значним ступенем зношеності основних фондів, низьким рівнем використання виробничих потужностей, високою енерго- та ресурсоемністю, відсутністю або низьким рівнем упровадження інновацій. Але досі залишилися галузі, що тримаються на плаву.

Машинобудівний комплекс України був та залишається однією з найбільш важливих, потужних і перспективних галузей промисловості, яка забезпечує технічну озброєність, комплексну механізацію і автоматизацію процесів виробництва.

Кооперація – це міжфірмова взаємодія, що виникає і розвивається в ході технологічного й економічного прогресу. У його основі лежать розгалужені коопераційні зв'язки між підприємствами, що породжуються взаємною участю в капіталі. У машинобудуванні зосереджено майже 15 % вартості основних засобів і понад 21 % кількості найманих працівників промисловості. За підсумками 2012 р. у машинобудівному комплексі порівняно з відпо-

відним періодом минулого року індекс промислової продукції становить 94,0 %. Падіння індексу промислового виробництва в цілому по машинобудуванню – (на 6,0 %) відбулось унаслідок зменшення виробництва електричного, електронного та оптичного устаткування – (на 11,6 %) машин і устаткування – (на 9,9 %). При цьому у виробництві транспортних засобів та устаткування зафіксовано зростання – на 0,1 % [1].

У 2012 р. машинобудівні підприємства виготовляли, в сукупності, близько 3,5 тис. найменувань машин і обладнання, в тому числі біля 2 тис. модернізованих і понад 500 нових моделей машин і обладнання для АПК. Технічні засоби, що виготовляються, або можуть виготовлятися, дозволяють механізувати до 85 % робіт у сільському господарстві. На обсяги відтворення машинобудівної продукції вказують показники обсягу реалізованої промислової продукції за видами діяльності за січень – вересень 2013 р. і обсяги виробництва основних видів промислової продукції по місяцях 2013 р. [2].

Оскільки метою кооперації є задоволення економічних, соціальних та інших потреб членів взаємопов'язаних організацій на основі поєднання їх особистих та колективних інтересів, поділу між ними ризиків, витрат і доходів, розвитку їх самоорганізації, самоуправління та самоконтролю, то доцільно проаналізувати

експортні поставки. Експорт становить 53 % обсягів реалізації. Експорт до країн СНД становить близько 90,8 % від загального обсягу поставок за кордон. Поставки до Російської Федерації становили 68,2 % загального обсягу експорту та 75,1 % експорту до країн СНД. Але тенденція до збільшення обсягів ввезення по імпорту залишається.

Протягом 2012 р. ввезено техніки на 1 млрд 304,5 млн дол. США, що становило 104,6 % загальних обсягів ввезення за аналогічний період 2011 року. За час вищезазначеного періоду ввезено 12 940 тракторів на 293,8 млн дол. США, в тому числі 2008 тракторів, що були у використанні, на суму 15,5 млн дол. США, 1 522 зернозбиральних комбайнів на суму 173,8 млн дол. США [3, с. 279].

Про машинобудування як резерв розвитку вітчизняної економіки згадується у багатьох працях і відгуках вітчизняних фахівців. Наприклад, головний редактор бізнес-порталу реального сектора економіки UGMK.INFO кандидат історичних наук Володимир Головка дав дуже цікаву оцінку цьому секторові. Машинобудування, за його словами, може стати фундаментом, базою нової економіки України. У 2012 р. частка галузі в обсязі промислового виробництва становила близько 12 %, у ВВП – 5–7 %, в експорті – 10 %, що приблизно вдвічі нижче, ніж у чорній металургії. Для порівняння, в пізній радянській період ситуація була кардинально іншою – базовою галуззю економіки було саме машинобудування, яке створювало 31 % промислової продукції, тоді як на чорну металургію припадало всього 11 %. Тобто роль і місце машинобудування в українській економіці не відповідає наявному потенціалу та вимогам часу [1].

У свою чергу, старший аналітик з машинобудування інвестиційної компанії АРТ-Капітал Олексій Андрейченко прогнозує, що українські автомобілебудівники отримають додаткові замовлення на автобуси, тролейбуси і трамваї у рамках Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр. «Держава в рамках даної програми прогнозує зростання машинобудування в найближчі два роки на 10 %. Українські автомобілебудівники можуть очікувати додаткові замовлення на автобуси, тролейбуси і трамваї у рамках програми заміщення імпорту та програми «Шкільний автобус», – прогнозує експерт. У зв'язку з цим, за його словами, деякі вітчизня-

ні машинобудівні компанії можуть виграти від держпрограми.

«Наприклад, що стосується програми заміщення імпорту, муніципалітети будуть зобов'язані купувати транспорт з локалізацією виробництва як мінімум 80 %, що робить той же «Богдан Моторс» найбільш імовірним постачальником» [1].

Наукові дослідження показали, що низькі обсяги кредитування, а також конкуренція на ринку Росії загострюють ситуацію. Більшість науковців зводять свої дослідження, до думки, що сьогодні відсутня активна державна політика та немає системності в контролі над подібними галузями. Для того, щоб машинобудування розвивалось і дійсно стало локомотивом вітчизняної економіки, потрібна насамперед комплексна стратегія та згуртованість дій, що далеко не завжди поєднується між собою.

Промисловість Запорізької області у наразі є потужним індустріальним комплексом. У структурі промислового виробництва регіону найбільшу питому вагу мають чорна металургія, електроенергетика, машинобудування та металообробка, кольорова металургія. Запоріжжя входить до кола індустріальних лідерів країни, посідаючи чільне місце серед регіонів за обсягом промислового виробництва, який після спаду, спричиненого світовою кризою, знову почав зростати – 2011 р. проти 2010 р. на 5,6 % [1].

Машинобудівний комплекс представлений понад 120 підприємствами.

В обласному машинобудуванні слід видокремити завод СП «АвтоЗАЗ» – виробника легкових автомобілів, і державне підприємство «Іскра» – науково-виробничий комплекс, що випускає оборонну продукцію. Запорізький абразивний комбінат – провідне підприємство країни з виробництва інструмента на основі синтетичного корунду [4].

ПАТ «Запорожтрансформатор» спеціалізується на виробництві унікальних силових трансформаторів за індивідуальними замовленнями і є найбільшим серед усіх країн СНД, а нещодавно вийшло на ринок США, відправивши туди, за умовами двох контрактів, електротехнічне обладнання. Зокрема, підприємство продало чотири потужні трансформатори для сонячної електростанції «Solana» та пічний трансформатор для одного з металургійних заводів американського штату Західна Вірджинія.

Тенденція до сталого розвитку машинобудівного комплексу області простежується ще з початку століття. Однак економічна криза істотно похитнула позиції галузі, відкинувши її назад на ціле десятиліття, – протягом 2009 р. виробництво скоротилося майже на 52 %. Підприємства галузі через різке зниження попиту змушені були згорнути випуск навіть найліквіднішої продукції.

Деяке відновлення позицій галузі розпочалося 2010 р. Нині машинобудівний комплекс має позитивні зрушення – за минулий рік приріст виробництва проти 2012 р. сягнув 12,1 %. Але галузь працює нестабільно: кожен місяць економічні показники можуть стрімко змінюватися, а тому кризові явища в галузі продовжуються, й ті здобутки, яких вдалося досягти останнім часом, можна втратити за найменшого погіршення економічної «погоди» у світі.

Також промовистим негативним фактором є те, що значна частина виробленої продукції не відвантажується й залишається на складах підприємств. Станом на 1 листопада 2012 р. залишки відцентрових сепараторів для молока становили 45,2 тис. шт. (понад 50 % випущених із початку року), електричних трансформаторів – 6953 од. (35,4). Не збули також 13,3 % реакторів електричних, котушок індуктивності та перетворювачів статичних електричних, 8,2 – апаратури електричної високовольтної, 9,4 – проводів і кабелів електричних низьковольтних на напругу до 1000 В (4276 км) та 14 – високовольтних на напругу понад 1000 В (546 км) [5].

Загалом, у машинобудівній галузі регіону прибуткових підприємств лише 68,6 %. Це дещо більше, ніж загалом у промисловості, та назвати становище благополучним ніяк не можна, адже близько третини заводів – збиткові. Отже, державний і місцевий бюджети не одержують відрахувань, Пенсійний фонд – обов'язкових платежів, а робітники – зарплату. Чимало проблем і на тих підприємствах, які можна назвати успішними. На «ЗАЗі» стверджують, що для розв'язання їхніх проблем потрібні ефективні механізми підтримки Уряду, зміни в законодавстві, які сприятимуть розвитку автомобілебудування. Вони стосуються, зокрема, системи оподаткування, сплати ввізного мита, створення системи державної підтримки експорту українських товарів, зокрема автівок [6].

За словами керівника головного управління статистики в Запорізькій області Віктора Давидченка, основна причина низьких показників роботи на підприємствах пов'язана з тим, що керівники повністю не розібралися із самим поняттям «інноваційна діяльність», до якої належать новації не лише в технологічних процесах, а й у наукових, організаційних, маркетингових і фінансових сферах.

Для виявлення повної картини, яка розгорнулася в машинобудівному секторі Запорізької області необхідно звернутися безпосередньо до даних про відповідні підприємства.

Серед найзнаменніших подій, що відбулися на «Мотор Січі» 2011 р., – отримання Сертифіката розробника вертолітної техніки. Це означає, що підприємство має право як розробник створювати нові гелікоптери, а також модернізувати старі та вносити зміни до їх конструкції. «Мотор Січ», у свою чергу, уклало серйозні угоди з російськими та китайськими партнерами. Так, із керівництвом холдингу «Вертольоти Росії» підписано контракт на постачання українських двигунів для російських комерційних гелікоптерів. Сума контракту – 1,2 млрд дол., тривалість – 5 років. Щороку запорізькі моторобудівники відправлятимуть до РФ по 250–270 двигунів. Що стосується Китайської Народної Республіки, то «Мотор Січ» стало для неї одним із основних підрядників у реалізації програми переозброєння військово-повітряних сил. КНР замовила понад 250 двигунів для своїх навчально-бойових літаків [7].

Протягом 2011 р. ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» виготовило 60,862 автотранспортних засобів, що на 25 % більше, ніж за такий самий період позаторік. За січень – грудень експорт сягнув понад 50 %.

ПАТ «ЗАЗ» відправляє автівки до Росії, Казахстану, Грузії, Вірменії, Азербайджану, Білорусі, Єгипту, Сирії, Йорданії та Іраку. ПАТ «ЗАЗ» – єдине в Україні підприємство з повним циклом виробництва легкових автомобілів, що включає штампування, зварювання, фарбування, обладнання кузова і складання автомобіля. На заводі створено і постійно вдосконалюється якісно нове сучасне високотехнологічне виробництво, яке відповідає вимогам міжнародного стандарту ISO 9001 версії 2000 р., і здійснює значний внесок у розвиток державної економіки.

Динаміка розвитку ЗАЗу, пріоритетами якої є постійне прагнення удосконалювати власну

продукцію, робота над втіленням нових ідей у життя і розширення модельного ряду автомобілів свідчить про прогрес створення вітчизняного автомобіля.

Із листопада 2013 р. усі автомобілі ЗАЗ сертифіковані відповідно до стандарту Євро-4 і повністю відповідають нормам і вимогам екологічного стандарту щодо мінімізації шкоди навколишньому середовищу. Підприємство виготовляє легкові автомобілі, вантажні автомобілі й автобуси.

Високий рівень технічного забезпечення виробництва став основою для плідної співпраці ПАТ «ЗАЗ» з лідерами світового автомобілебудування: Adam Opel, Daimler AG, GM DAT, VAZ, TATA, Chery, KIA. Виробництво орієнтоване переважно на споживачів автомобілів класу С (найбільш швидкозростаючого сегмента ринку). ПАТ «ЗАЗ» входить до групи компаній УКРАВТО. Українська автомобільна корпорація – найбільша в Україні компанія з виробництва і продажу автомобілів, запасних частин і комплектуючих виробів, а також з надання автосервісних послуг [8].

Відкрите акціонерне товариство «Запоріжтрансформатор» нині відправляє свою продукцію до 83 країн. 2011 р. підприємство завершило з чистим прибутком у більш як 353 млн грн і обсягом продажу понад 2,3 млрд за попередніми даними (вони ще уточнюються). У 2012 р. обсяги становили близько 3,5 млрд.

Номенклатура продукції підприємства включає силові масляні трансформатори, електричні реактори і керовані шунтуючі реактори потужністю від 1 МВА до 1250 МВА на класи напруги від 10 кВ до 1150 кВ включно, різного призначення і для різних кліматичних і сейсмічних умов. Загальна виробнича потужність 60000 МВА на рік. Виробничий максимум – 70000 МВА був досягнутий в 1988 р. Доля ринку в СНД становить понад 40 %. Проектування устаткування виконується відповідно до вимог: ГОСТ, МЭК (IEC), ANSI, BS, IRAM, будь-якими іншими технічними умовами та вимогами національних стандартів та Замовника.

У 2011 р. компанія вклала багатомільйонні кошти в модернізацію виробництва. Зокрема, ізоляційного, придбавши комплект нового обладнання за 710 тис. дол. Також у ВАТ «Запоріжтрансформатор» ввели в експлуатацію ще одну фарбувально-сушильну камеру, яку було придбано в рамках інвестиційного про-

екту «Реконструкція малярного виробництва» (загальна сума інвестицій – 1,5 млн дол.). Ще один вагомий минулорічний проект – подальша модернізація зварювального виробництва. Введено в експлуатацію два напівавтомати, встановлено повітряно-плазмові різакі, розпочато реалізацію планів із підвищення якості зачисних робіт [6].

ДП «ЗМКБ «Прогрес» є лідером серед конструювання авіаційних двигунів. Веде активну діяльність у галузі створення газотурбінних приводів (ГТП) промислового застосування: для газоперекачувальних агрегатів, електростанцій, бурових установок, морських і річкових судів і т. д. Наразі на підприємстві ведуться проектні та дослідно-конструкторські роботи по проекту «Розробка та серійне виробництво турбореактивного двоконтурного двигуна (ТРДД) АІ-28 для перспективних модифікацій літаків».

ВАТ «Український графіт» – провідний виробник в Україні графітованих електродів для електросталеплавильних, руднотермічних та інших видів електричних печей, товарних вуглецевих мас для електродів Содерберга, футерувальних матеріалів на основі вуглецю для підприємств металургійного, машинобудівного, хімічного та інших комплексів промисловості.

ВАТ «Запорізький абразивний комбінат». 1995 р. Запорізький абразивний комбінат перетворено у відкрите акціонерне товариство. Має 5 виробництв: електрокорунду нормального; карбиду кремнію; тугоплавких сполук і карбиду бору; абразивного інструменту; шліфувальної шкурки. Крім основних цехів, ВАТ «Запорізький абразивний комбінат» володіє численною інфраструктурою, яка складається із допоміжних цехів, дільниць, відділів і служб.

Оскільки, завданнями коопераційних зв'язків є підвищення життєвого рівня членів кооперативів, захист їх майнових інтересів і соціальних прав; створення системи економічної і соціальної самопомоги населення та суб'єктів господарювання; залучення у виробництво товарів, робіт, послуг, додаткових трудових ресурсів, підвищення трудової і соціальної активності населення; створення і розвиток інфраструктури, необхідної для провадження господарської та іншої діяльності кооперативів з метою зростання матеріального добробуту їх членів і задоволення потреб

у товарах і послугах; сприяння сталому розвитку та становленню засад демократичного розвитку суспільства, то виконаний аналіз діяльності підприємств машинобудування Запорізького регіону показав їх вплив на розвиток економіки держави і регіонів. Отже, загальна оцінка роботи машинобудівних підприємств Запорізької області вказує на перспективність і на значну питому вагу цієї галузі в розвитку економіки нашого регіону.

ЛІТЕРАТУРА

1. Петрушенко Т. В. Інноваційний розвиток промислових підприємств з конкурентними перевагами [Електронний ресурс] / Т. В. Петрушенко // Сучасна економіка. – К. : ДПК, 2010. – Вип. 1. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Suek/2010_1/Petrushenko.pdf. – Назва з екрана.
2. Підкамінний І. М. Системні фактори впливу на інноваційний розвиток підприємства [Електронний ресурс] / І. М. Підкамінний, В. С. Ціпуринда // Ефективна економіка. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=480>. – Назва з екрана.
3. Сутність та основні форми кооперування машинобудівних підприємств у процесі інноваційного розвитку / М. П. Політило, В. М. Крочук, Л. П. Бондаренко, О. П. Макар // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 22.4. – С. 278–284.
4. Стистичний збірник по Запорізькій області за 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://panoptikon.org/articles/37035-statistika-v-zaporozhskojj-oblasti/> html. – Назва з екрана.
5. Підприємство ПАТ «Запоріжтрансформатор» [Електронний ресурс] : офіц. веб-сайт підприємства. – Режим доступу: <http://www.ztr.ua/aboutus/ourproduct.html>. – Назва з екрана.
6. ПАТ «Запоріжтрансформатор» [Електронний ресурс] : офіц. веб-сайт підприємства. – Режим доступу: <http://www.ztr.ua/aboutus/purchases.html>. – Назва з екрана.
7. Офіційний сайт підприємства ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.avtozaz.com>. – Назва з екрана.
8. ПАТ «Запорізький завод Мотор Січ» [Електронний ресурс]: офіц. веб-сайт підприємства. – Режим доступу: <http://www.dlab.com.ua/id/21182>. – Назва з екрана.

І. Я. Максименко, ассистент (Запорожский национальный технический университет). Необходимость и целесообразность формирования кооперационных связей предприятий машиностроения Запорожской области.

Аннотация. Исследовано современное состояние развития развития предприятий машиностроения. Охарактеризована динамика использования экспортного потенциала предприятий машиностроения Запорожского региона. Определены тенденции прибыльности предприятий машиностроения Запорожского региона. Выделены особенности специализации и кооперирования предприятий машиностроения Запорожского региона. Обоснована необходимость и целесообразность формирования стратегии кооперации предприятий машиностроения Запорожской области.

Ключевые слова: кооперативные связи, машиностроительное предприятие, формирование, отрасль.

I. Y. Maksymenko, assistant (Zaporozhye National Technical University). Necessary and appropriate for the formation of cooperative ties engineering enterprises Zaporozhye region.

Summary. Modern development of enterprises of engineer status is investigational. The dynamics of the use of export potential of enterprises of engineer of the Zaporizhzhya region is described. The tendencies of profitability of enterprises of engineer of the Zaporizhzhya region are certain. The features of specialization and co-operation of enterprises of engineer of the Zaporizhzhya region are distinguished. A necessity and expediency of forming of strategy of Kooperation of engineer of the Zaporizhzhya area enterprises are reasonable.

Keywords: cooperative communications, engineering company, formation, branch.