

УДК 338.45

Танцюра М.Ю., Семененко А.А.,
Крымский экономический институт
ГВУЗ «Киевский национальный экономический университет имени Вадима Гетьмана»

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

В статье рассмотрен процесс функционирования предприятий машиностроительного комплекса Украины в контексте евроинтеграции. На основе анализа хозяйственной деятельности выявлены основные проблемы, а также взаимосвязи между ними, что позволяет определить наиболее эффективные пути их решения.

Ключевые слова: машиностроительный комплекс Украины; евроинтеграционный контекст; анализ проблем машиностроения.

Танцюра М.Ю., Семененко А.А. Аналіз проблем машинобудівельних підприємств в контексті євроінтеграції. У статті розглянуто процес функціонування підприємств машинобудівного комплексу України в контексті євроінтеграції. На основі аналізу господарської діяльності виявлено основні проблеми, а також взаємозв'язки між ними, що дозволяє визначити найбільш ефективні шляхи їх вирішення.

Ключові слова: машинобудівний комплекс України; євроінтеграційний контекст; аналіз проблем машинобудування.

Tantsjura M.Yu., Semenenko A.A. Analysis of the problems of machine-building enterprises in relation to European integration

The article describes the functioning of machine-building enterprises of Ukraine in the context of European integration. Based on the analysis of economic activity the main problems and the relationship between them are determined. This allows to identify the most effective ways of their solution.

Keywords: machine-building complex of Ukraine; European integration context; machine-building problems analysis.

Для Украины машиностроение является одной из наиболее прибыльных и приоритетных отраслей: в 2012 году машиностроение принесло Украине 143533,1 млн. грн, что составляет 10,2% от общего объема реализованной продукции [1]. Но при этом потребность предприятий в новой, качественной и модернизированной технике постоянно растет, а способность отечественных предприятий выпускать соответствующую продукцию постепенно снижается.

Исследованием экономических вопросов машиностроительного комплекса Украины занимается большое количество отечественных ученых: Гринько Т.В. [3], Жук Н.И. [2], Карпов В.М. [7], Майер И. [4], Стасимен М. [8] и др.

При исследовании производственного функционирования развития машиностроения в Украине были использованы методы системного подхода, анализа и обобщения. Исследование осуществлялось на основе данных Государственной службы статистики Украины.

Целью статьи является определение проблем машиностроительного комплекса Украины и их взаимосвязей в контексте евроинтеграции.

Исторически сложилось так, что машиностроительный комплекс Украины получил наибольшее развитие в таких городах, как Донецк, Луганск, Харьков, Краматорск, Кривой Рог, Мариуполь, Днепрпетровск. Обусловлено это в основном тем, что сырье и потребитель находится в непосредственной близости от производства.

На Украине существует и непрерывно функционируют более 700 машиностроительных предприятий, на которых работает около 300 тыс. сотрудников [1].

Отраслевая структура сферы машиностроения схематически представлена на рис. 1 [1]. Исходя из данных представленных на рис. 1, видно, что ведущей отраслью является сельскохозяйственное машиностроение, на его долю приходится 18,4%, следом идет автомобильная промышленность – 14,7%.

На третьем месте электротехническая промышленность, которая составляет 13,7%. Тяжелое и транспортное машиностроение занимает четвертое место по объемам производства и составляет 12,3% от общей суммы выпускаемой продукции.

Производственная линейка товаров машиностроительного комплекса Украины ориентирована на широкий спектр продукции, а

конкретно это – производство дизель-генераторов, электроизоляционных изделий, оборудования для изготовления бумаги, автомобилей всех видов, экскаваторов, грейдеров, землесосов, противопожарного оборудования,

тракторных двигателей, тракторов, агрегатов, запасных частей, прессов, молотов, текущих линий для обработки металла и прочего оборудования.

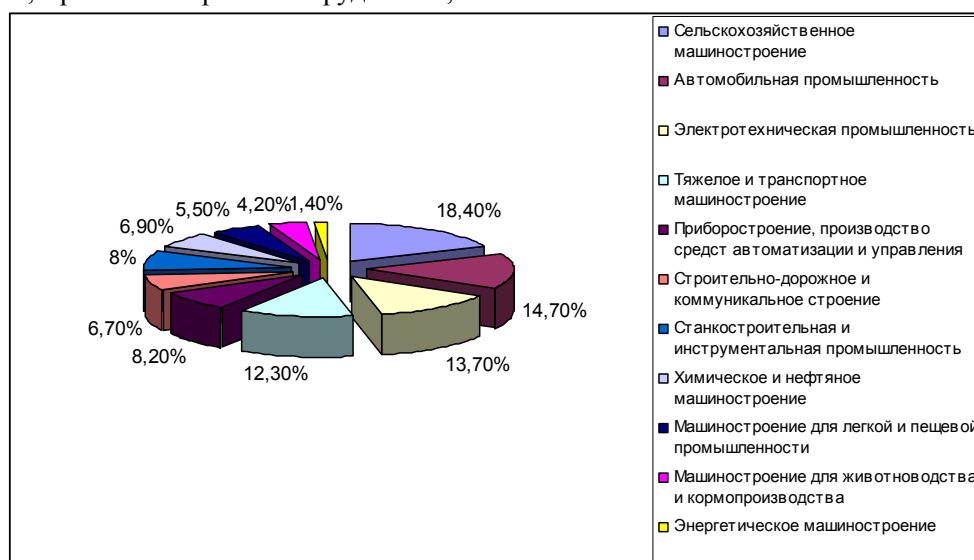


Рис. 1 Отраслевая структура сферы машиностроения Украины распределена по стоимости выпускаемой продукции за 2012 год

Индексы промышленной продукции украинских предприятий по видам деятельности представлены на рис. 2 [1].

Теперь рассмотрим рис. 2, исходя из данных, представленных на нём, можно сделать вывод, что в 2012г. идет отчетливое снижение индексов практически всех отраслей машиностроения за исключением «Производства машин и оборудования для изготовления пищевых продуктов и напитков, переработки табака», данная отрасль выросла по сравнению с 2011 год более чем на 25%, «Производства машин и оборудования специального назначения», «Производства машин и оборудования для металлургии», а также «Производства металлообрабатывающих машин и станков». Данные тенденции обусловлены в основном тем, что отечественные предприятия готовы закупать только некоторые виды производимой продукции. Для примера можно привести - не габаритные машины, так как только они соответствуют современным требованиям

экономической среды (современность, надежность, низкая цена и т.п).

Однако, в машиностроительном комплексе Украины наблюдаются и ряд проблем, таких как:

1. Научно-техническое отставание выпускаемой продукции;
2. Ориентация отечественных предприятий на страны СНГ;
3. Недостаток высококвалифицированного технического и инженерного персонала;
4. Завышенная ставка налога на добавленную стоимость;
5. Постепенное снижение компенсаций и поощрительных выплат.

Первая проблема - это закономерный итог, ведь, научные исследования в украинском машиностроении фактически не ведутся, т.к. нет достаточного бюджетного финансирования данного направления как в прикладной, так и в фундаментальной науке.

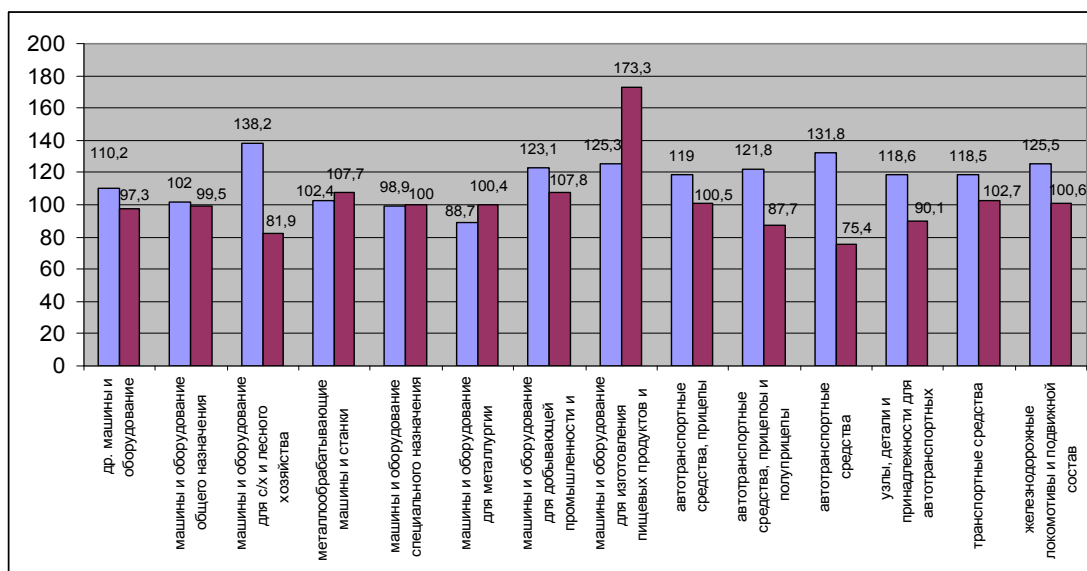


Рис. 2 Индексы промышленной продукции украинских предприятий по видам деятельности за 2011-2012 гг.

К примеру: исходя из данных по состоянию на 2010 год, по уровню расходов на НИОКР ведущее место в мире занимает Израиль 4,4% от ВВП, на втором месте Финляндия 3,88%, Япония на пятом 3,36%, США на седьмом

2,90%, Украина же находится на тридцать шестом из девяносто одного места, и процент отчислений составляет 0,865 от ВВП (см. табл. 1) [5].

Таблица 1
Сравнительный анализ положения Украины в рейтинге стран по доле расходов на НИОКР

Место страны в рейтинге	Страна	Уровень расходов на НИОКР от ВВП		Отклонение Украины от рассмотренных государств	
		%	тыс. грн.	тыс. грн.	%
1	Израиль	4,4	10688,88	-9172,62	85,81%
2	Финляндия	3,8	9500,9	-7984,64	84,04%
5	Япония	3,36	145756,8	-144241	98,95%
...					
7	США	2,9	426880	-425364	99,64%
...					
9	Германия	2,82	83218,2	-81701,9	98,17%
...					
32	Россия	1,16	3664	-2147,74	58,61%
...					
36	Украина	0,86	1516,26	0	0

Исходя из табл. 1 видно, что те страны, которые являются лидерами в производстве современных конкурентоспособных товаров, отчисляют достаточно большую сумму средств из прибыли на НИОКР, что впоследствии приносит им значительный экономический и не только эффект. Экономия Украины на разработке новых образцов оборудования негативно сказывается как на конкурентоспособности выпускаемых товаров, так и на дальнейшем развитии отрасли.

Вторая проблема - основными потребителями продукции машиностроительных пред-

приятий Украины являются Россия, Казахстан, Белоруссия, Литва, Польша, Франция и т.д. (см. рис. 3) [1].

Подобная ситуация сложилась по ряду причин и для каждой отрасли они свои. К примеру, для тяжелого машиностроения это объясняется, прежде всего, тем, что страны бывшего СССР имеют одинаковые размер железнодорожной колеи, тем самым поглощают, чуть ли не более 70% украинской железнодорожной продукции [8].

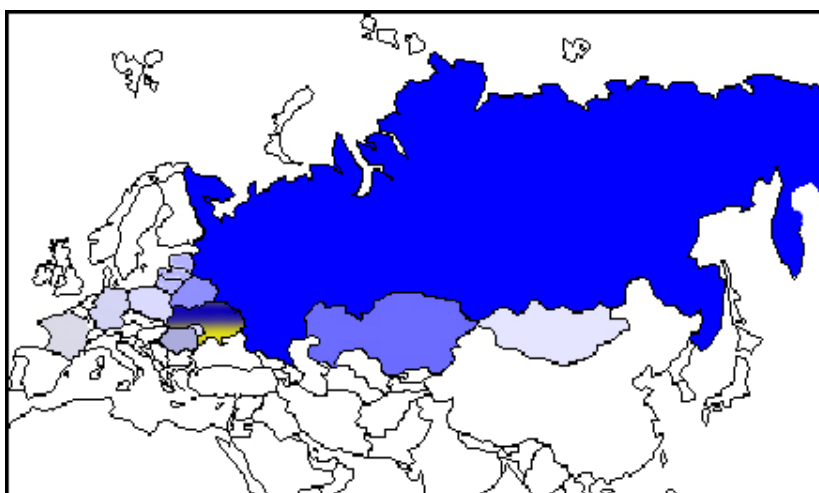


Рис. 3. Страны-потребители изготавливаемой продукции за 2012 год

Третья проблема вытекает из низкой престижности специальности и малой оплате труда особенно в 90-х годах это и явилось одной из основных причин недостаточно высокой квалификации технического и инженерного персонала, что ведет за собой неполную реализацию производственного потенциала отечественного машиностроения. Из этого следу-

ет ещё одна характерная черта украинского машиностроения - значительный возрастной разрыв в персональном составе технологических, конструкторских и рабочих кадров, который возник из-за практически полного прекращения набора ВУЗами студентов профильного персонала в период экономического спада 2000-х годов (рис. 4) [1].

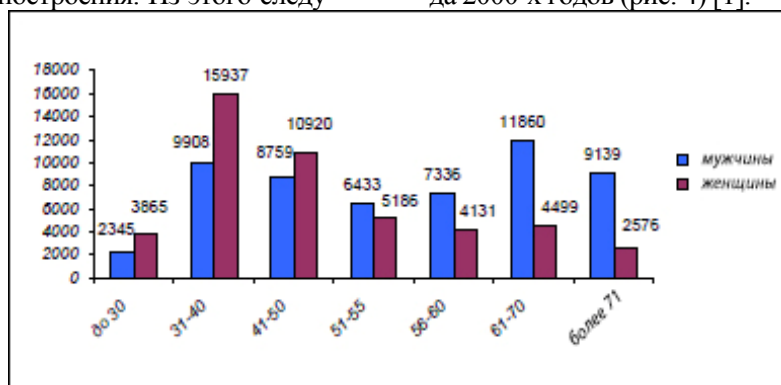


Рис. 4. Распределение специалистов высшей квалификации по полу и возрастным группам за 2012 год

При сравнительно небольшой части персонала, занятого в отрасли технологический уровень производственного процесса предъявляет высокие квалификационные требования к сотрудникам. Сегодня в кадровом составе практически отсутствует прослойка молодых специалистов (25-35 лет), а ведь согласно исследованиям этот возраст является наиболее производительным. Хотелось бы более подробно остановиться и на проблеме упоминаемой выше в психологических факторах, в так называемой «непрестижности» данного вида деятельности. На данный момент существует не много профильных заведений, которые выпускают квалифицированных специалистов

для отрасли. Абитуриенты предпочитают другие специальности, хотят учиться руководить, стремятся получать то образование, которое избавит их от тяжелого грязного и физического труда. К примеру, в Крыму, количество молодых людей, которые приобретают профессионально-техническое образование в профильных учебных заведениях, составило на конец 2012 г. 14,5 тыс.чел, что больше сравнительно с 2011 г. на 13%, но меньше по отношению к 2000 г. – на 19,7% [1].

Четвертая проблема приводит к постепенному и к сожалению закономерному сокращению производственного потенциала машиностроительного рынка Украины (табл. 2) [1].

Таблица 2

Финансовые результаты машиностроительных предприятий Украины от обычной деятельности до налогообложения за 2010-2012гг.

Год	Предприятия, которые получили прибыль		Предприятия, которые получили убыток	
	в % к общей численности предприятий	финансовый результат	в % к общей численности предприятий	финансовый результат
2010	64,9	1229769,1	35,1	801982,7
2011	71,0	2488094,6	29,0	239512,4
2012	59,4	1355794,4	40,6	461217,0

Согласно п.193.1 Налогового Кодекса Украины, ставка налога на добавленную стоимость установлена в размере 17% [6]. В данных условиях наиболее оптимальной ставкой НДС может быть 3-5%, это поможет предприятиям быть рентабельными и производить продукцию по конкурентоспособным ценам. Изучив данные табл. 2 видно, что количество убыточных предприятий из года в год колеб-

лется, так в 2010 году, этот процент составил 35,1%, а в 2011 году процент сократился до 29%, но уже в 2012 году обратно возрос до 40,6%.

Пятая проблема непосредственно влияет на количественные и качественные показатели работы сотрудников машиностроительных предприятий [2].

Таблица 3

Структура фонда оплаты труда машиностроительных предприятий Украины за 2010-2012гг., млн.грн.

№	Показатель	2010	2011	2012
1	Общий фонд оплаты труда	15704	16656	17958
2	Фонд основной заработной платы	10351	11236	12386
3	Фонд дополнительной заработной платы	4791	4965	5125
4	Поощрительные и компенсационные выплаты	562	495	447

Исходя из данных табл. 3 наглядно заметно, что с каждым годом в структуре фонда оплаты труда основная заработная плата на предприятиях растет, происходит это в основном из-за постепенного снижения части дополнительной заработной платы. По данным Государственной статистики Украины, задолженность машиностроительных предприятий своим работникам в 2012 году составила более 150 млн.грн. [1].

Исходя из выделенных проблем, можно определить их взаимосвязи (рис. 5).

Исходя из рис. 5, можно выделить две линии взаимосвязей. Линия №1 - научно-техническое отставание выпускаемой продукции приводит к ориентации отечественных предприятий на страны СНГ. Продукция, выпускаемая украинскими машиностроительными предприятиями, имеет ряд особенностей, в связи с которыми рынок сбыта, сужается в основном до стран СНГ.

Произошло это по ряду причин, но основным сдерживающим фактором развития рынков сбыта является недостаточное отчисление средств на НИОКР.

Линия №2 - постепенное снижение компенсаций и поощрительных выплат тесно

взаимосвязано с завышенной ставкой НДС, что впоследствии приводит к недостатку высококвалифицированного технического и инженерного персонала.

Уплачивая все налоги, часть предприятий остается в убытке, что означает неспособность выплачивать работникам как заработную плату, так и премии. Абитуриенты, видя сложившуюся ситуацию на рынке труда, отказываются поступать на специальности связанные с машиностроительной областью.

В контексте евроинтеграции машиностроительные предприятия Украины имеют следующие проблемы: недостаток высококвалифицированного инженерного и технического персонала, завышенная ставка НДС, отчетливое снижение поощрительных и компенсационных выплат, научно-техническое отставание выпускаемой продукции, ориентация отечественных предприятий на страны СНГ.

Исходя из выделенных проблем, определены две линии взаимосвязей. К первой линии относится - научно-техническое отставание выпускаемой продукции, которое влечет за собой ориентацию отечественных предприятий на страны СНГ.

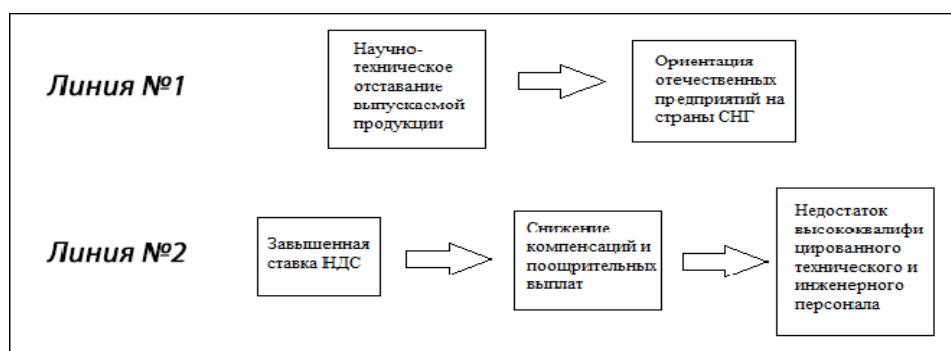


Рис. 5 Линии взаимосвязей проблем машиностроительного комплекса Украины

Ко второй линии отнесены – завышенная ставка НДС, приводящая к снижению рентабельности предприятий, а соответственно и к снижению компенсаций и поощрительных выплат, что в итоге дает недостаток высококвалифицированного технического и инженерного персонала.

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственная служба статистики. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Жук Н.І. Кадрове забезпечення економічного розвитку машинобудування України /Н.І.Жук // Вісник економічної науки України – 2011. - №2. – С. 41-46.
3. Гринько Т.В. Проблеми та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України / Г.В. Гринько // Інвестиції практика та досвід. – 2013. - №5. – С. 33-36.
4. Майер І. Проблеми розвитку машиностроєння Донецької області / І.Майер // Вісник економічної науки України – 2013. - №1. – С. 101-105.
5. Центр гуманітарних технологій – Режим доступу: <http://gtmarket.ru/ratings/research-and-development-expenditure/info>.
6. Налоговый Кодекс Украины – Режим доступа: <http://www.nalogovij-kodeks.com.ua/kodeksy-na-russkom-yazyke/nalogovij-kodeks-ukrainy-na-russkom-yazyke/razdel-v-nalog-na-dobavleniuyu-stoimost>.
7. Карпов В.М. Стан, проблеми та перспективи оновлення залізничного рухомого складу України / В.М. Карпов, О.І. Никифорок // Формування ринкових відношень в Україні – 2012 - С.160-166.
8. Стасимен М. Інноваційні проблеми економічного розвитку залізниць України / М. Стасимен, О.Ярмолицька // Економіст. – 2012. – №11. – С.43-46.

REFERENCES

- «Gosudarstvennaya sluzhba statistiki» [State service of statistics]. <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- Grinko, T.V. «Problemi ta perspektivi rozvitku mashinobudivnogo kompleksu Ukraini» [Problems and perspectives of general engineering development in

Ukraine]. *Investitsii praktika ta dosvid*, no. 5 (2013): 33-36.

Karpov, V.M. and Nikiforuk, O.I. «Stan, problemi ta perspektivi onovleniya zaliznichnogo rukhomogo skladu Ukraini» [Condition, problems and perspectives or replacement of the rail vehicles in Ukraine]. *Formuvannya rinkovikh vidnoshen' v Ukraini*, 2012: 160-166.

Mayer, I. «Problemy rozvitiya mashino-stroeniya Donetskoy oblasti» [Problems of general engineering development in Donetsk region]. *Visnik ekonomichnoi nauki Ukraini*, no. 1(2013): 101-105.

«Nalogovyy Kodeks Ukrainy» [Internal Revenue Code of Ukraine]. <http://www.nalogovij-kodeks.com.ua/kodeksy-na-russkom-yazyke/nalogovij-kodeks-ukrainy-na-russkom-yazyke/razdel-v-nalog-na-dobavleniuyu-stoimost>.

Stasimen, M. and Yarmolitska, O. «Innovatsiyni problemi ekonomichnogo rozvitku zaliznits Ukraini» [Innovation problems of economical development of Ukrainian railways]. *Ekonmist*, no. 11(2012):.43-46.

«Tsentri gumanitarnykh tekhnologiy» [The center of humanitarian technologies]. <http://gtmarket.ru/ratings/research-and-development-expenditure/info>.

Zhuk, N.I. «Kadrove zabezpechennya ekonomichnogo rozvitku mashinobudivannya Ukraini» [Peopleware of economical development of general engineering in Ukraine]. *Visnik ekonomichnoi nauki Ukraini*, no. 2 (2011): 41-46.

Танцюра Максим Юрьевич,

к.э.н., доцент,

Семененко А.А.,

Крымский экономический институт
ГВУЗ «Киевский национальный
экономический университет имени
Вадима Гетьмана»,
E-mail: smt@bk.ru

Tantsjura Maksim Yuryevich,

Candidate of economic sciences,

Associate Professor,

Semenenko A.A.,

Crimean Economic Institute of Vadym
Hetman of Kyiv National
Economic University,
E-mail: smt@bk.ru