

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ ДОНЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

**Постановка проблемы.** Машиностроение Донецкой области является одной из ведущих отраслей промышленности и ориентирована на тяжелое машиностроение. Уровень развития машиностроения в настоящее время имеет тенденцию снижения, а потребности промышленности в машиностроительной продукции для обновления промышленного производства постоянно растут. Поступления от внутренней торговли продукцией машиностроения не покрывают расходы, необходимые для обновления основных фондов предприятий. Инвестиции являются сильнейшим стимулом для стабильного роста экономики, и обеспечивают доступ к новым технологиям, финансовым ресурсам, товарам и услугам, а также способствуют повышению конкурентоспособности предприятий и их устойчивому развитию. Следовательно, от интенсивности привлечения инвестиций зависит дальнейшее развитие машиностроительной отрасли.

**Анализ исследований и публикаций.** Теоретической и методологической основой исследования являются результаты работ отечественных и зарубежных ученых в области теории и практики инвестиционной деятельности: А. И. Амоши, С. С. Аптекаря, И. А. Бланка, Ю. Блеха, Е. Бригмена, С. Брю, И. П. Булева, В. Г. Гринева, В. М. Гриневой, Д. Доунса, Р. Кемпбела, У. Шарпа, А. А. Переседы.

**Методология исследования.** В качестве методической базы исследования при анализе развития машиностроительной отрасли Донецкой области использованы методы системного подхода, анализа и синтеза (определение современного состояния машиностроения), статистического сравнения и обобщения (обобщение динамики развития отрасли). Исследование состояния машиностроения осуществлялось по данным Главного управления статистики в Донецкой области.

**Целью статьи** является проведение анализа современного состояния машиностроительной отрасли и определение перспектив развития машиностроения Донецкой области на основе инвестиций.

**Результаты исследования.** Одним из крупнейших секторов промышленности Донецкой области является многоотраслевое машиностроение, занимающее в структуре промышленности области 9,9 % (рис. 1) [1].

Машиностроительный комплекс ориентирован в основном на тяжелое машиностроение — производство машин для металлургической, угольной, энергетической, транспортной отраслей промышленности; также выпускается бытовая техника и спецпродукция для оборонно-промышленного комплекса. Машиностроение Донецкой области включает в себя 146 предприятий, на которых работает 81,6 тыс. чел. (16 % от общей численности занятых в промышленности области). По видам деятельности машиностроение распределено следующим образом: производство машин и оборудования 70 %; производство транспортного оборудования 22 %; производство электрического и электронного оборудования 8 % [1].

К ведущим предприятиям отрасли относятся: «Новокраматорский машзавод», «Старокраматорский машзавод», «Энергомашспецсталь», «Азовобщемаш»,

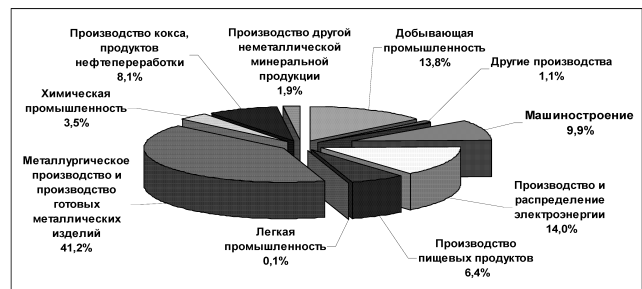


Рис. 1. Структура промышленности Донецкой области в 2011 году (главное управление статистики в Донецкой области Украины, составлено автором)

«Дружковский машзавод», «Горловский машиностроитель», «Донецкгормаш», «Краматорский завод тяжелого станкостроения», «НОРД», «Артемовский машиностроительный завод», «Электробытприбор», «Гранит», «Судостроительный завод «Плаз», «Азовский судоремонтный завод» и другие.

Общий объем производства машиностроительной продукции Донецкой области в 2010 г. составил 153,6 % по сравнению с предыдущим годом [2]. В 2011–2012 году положительная динамика начала замедляться. Спад промышленного производства связан с кризисными явлениями в мировой экономике (рис. 2).

Ориентированные на экспорт металлургический и машиностроительный комплексы Донецкой области чрезвычайно зависимы от внешнеторговой конъюнктуры рынка, которая в последние годы была неблагоприятной. Вследствие снижения спроса на внешних рынках объем производства продукции машиностроения области в 2012 г. уменьшился по сравнению с 2011 г. на 3,6 %, в металлургическом производстве и производстве металлургических изделий — на 15 %.

Объем реализованной машиностроительной продукции Донецкой области в 2012 году составил 24,9 млн грн против 27,1 млн грн в 2011 году [1].

Финансовый результат машиностроительных предприятий Донецкой области в 2011 году составил 2248,6 млн грн, что в 5,3 раза больше, чем в 2010 г., в том числе: в производстве машин и оборудования — 449,8 млн грн, производстве электрического, электронного и оптического оборудования — 78,6 млн грн, производстве

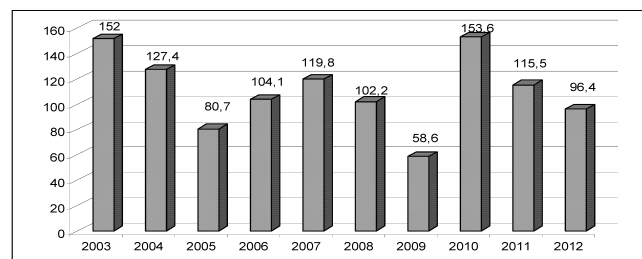


Рис. 2. Динамика производства машиностроительной продукции Донецкой области (к предыдущему году, в процентах) (главное управление статистики в Донецкой области Украины, составлено автором)

транспортных средств и оборудования — 1720,1 млн грн (табл.1). В 2012 году в машиностроении Донецкой области, в отличие от других базовых отраслей промышленности региона, наблюдался положительный финансовый результат. Так, за 9 мес. 2012 года 60 % машиностроительных предприятий области получили прибыль в сумме 1355,7 млн. грн, что на 894,6 млн. грн. превысило убытки, понесенные остальными предприятиями [1].

Однако, несмотря на увеличение абсолютных значений финансовых результатов предприятий машиностроения, на протяжении 2009–2011 годов доля предприятий, которые получили прибыль, продолжает оставаться на низком уровне. Отсутствие полного оборота капитализированной стоимости, преобразованной в товарную форму в процессе производства, исключает реализацию части готовой продукции на потребительском рынке, что отразилось на показателях рентабельности предприятий машиностроения (рис.3).

Согласно п.193.1. Налогового кодекса Украины, ставка налога на добавленную стоимость установлена в размере 20 % [3]. В условиях кризиса предприятия машиностроения, имея рентабельность производства 10 % или 8 %, а иногда и 5 %, остаются в убытке, так как НДС составляет 20 %. Оптимальной ставкой НДС может быть ставка в размере 4 %, чтобы предприятие могло его выплатить, остаться рентабельным и производить продукцию с конкурентной себестоимостью [4].

Низкая конкурентоспособность продукции машиностроения является основным фактором формирования высокой себестоимости продукции. В результате недостаточной рентабельности и ликвидности предприятий и сокращения спроса на машиностроительную продукцию производители реализуют продукцию, которая находится в наличии на складах без наращивания

объемов производства, что отражается на обороте инвестированных средств. Это в свою очередь влияет на увеличение величины износа основного капитала и темпы пополнения амортизационных фондов предприятий.

Инвестиции в основной капитал машиностроения области постоянно увеличиваются и составили в 2011 году около 920 млн грн. Объемы капитальных инвестиций, освоенных машиностроительными предприятиями Донецкой области в I полугодии 2012 года выросли в 1,7 раза и составили 832,5 млн грн [2], что создает предпосылки для успешной работы предприятий в будущем и свидетельствует о повышении инвестиционной активности машиностроительных предприятий.

Общий объем прямых иностранных инвестиций в машиностроение области в 2011 году составил 51 млн дол., однако этого не достаточно для развития и модернизации отрасли машиностроения, для сравнения в металлургическое производство и производство готовых металлических изделий поступило 606,6 млн дол. прямых иностранных инвестиций [1].

Иностранные инвесторы готовы вкладывать средства в развитие Донецкой области. Однако, сегодня основной отраслью региона, в которую иностранные инвесторы вкладывают средства — металлургия, которая обладает рядом факторов, определяющих ее привлекательность — наличие значительных запасов сырья, квалифицированная рабочая сила, близость порта и рынков сбыта продукции. По словам директора Донецкого филиала Национального института стратегических исследований Юрия Макогона: «Донецкой области нужно менять приоритеты на машиностроение. Наша металлургия должна давать металл машиностроению. А машиностроение поставлять на мировые рынки машины, а не металл полуфабрикат, что относится к очень затратным

Таблица 1

**Финансовые результаты от обычной деятельности предприятий машиностроения до налогообложения в Донецкой области, тыс. грн [данные за январь-сентябрь]**

	Финансовый результат (сальдо)	Предприятия, которые получили прибыль		Предприятия, которые получили убыток	
		в % к общей численности предприятий	финансовый результат	в % к общей численности предприятий	финансовый результат
2009	- 425138,3	61,0	1390913,4	39,0	1816051,7
2010	427786,3	64,9	1229769,1	35,1	801982,8
2011	2248582,2	71,0	2488094,6	29,0	239512,4
2012*	894577,4	59,4	1355794,4	40,6	461217,0

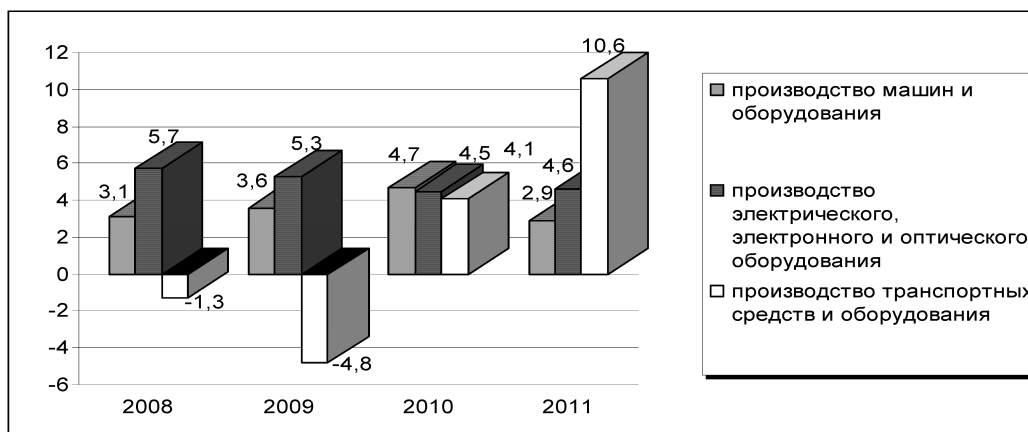


Рис. 3. Уровень рентабельности машиностроительной отрасли (главное управление статистики в Донецкой области Украины, составлено автором)

производствам. Поэтому необходимо искать альтернативы использования этих энергетических ресурсов» [5].

Внешнеэкономическая политика Донецкой области ориентирована на развитие экспорта и импортозамещения. Модернизация машиностроительных предприятий требует закупки современного оборудования за рубежом, а экспорт выступает главным источником средств для этого. Так, больше половины произведенной машиностроительной продукции области экспортируется в 100 стран мира. По объему экспорта товаров область занимает одно из первых мест в стране. Основой экспорта машиностроительной продукции в 2011 году были: экспорт железнодорожных локомотивов — 7,0 % и экспорт машин, оборудования, механизмов и электротехнического оборудования — 3,7 %. В первом полугодии 2012 года экспорт средств наземного транспорта (включая железнодорожные локомотивы) увеличился по сравнению с аналогичным периодом на 2,3 %, экспорт машин и оборудования сократился на 5,6 %.

Объемы импорта машин, оборудования и механизмов, а также электротехнического оборудования Донецкой области в 2011 году достигли 680,6 тыс. долл. США, что составило 191,4 % от уровня 2010 года. Импорт железнодорожных локомотивов составил 117,3 тыс. долл. США или 143,5 % от уровня 2010 года [1].

Однако, несмотря на увеличение объемов производства и реализованной машиностроительной продукции на предприятиях Донецкой области остается достаточно большое количество неразрешенных проблем, которые связаны прежде всего с общеэкономическим падением уровня производства, неблагоприятным инвестиционным климатом страны, недостаточным уровнем конкурентоспособности продукции и низкой инновационной активностью предприятий.

Отсутствие реальных источников финансирования машиностроения является основным препятствием для проведения реконструкции и технического переоснащения предприятий, задерживает изготовление высокотехнологичного оборудования и машин, и освоение производств новой конкурентоспособной техники; что в свою очередь, приводит к недостаточному количеству оборотных средств и ухудшению финансово-экономической деятельности предприятий.

Ухудшение финансового состояния отрасли сказалось на инвестиционных процессах, уровне зарплаты и занятости машиностроителей. В 2011 году наблюдалось резкое уменьшение численности персонала на машиностроительных предприятиях Донецкой области (табл.2).

Самое большое сокращение отмечается на ПАО «Мариупольский завод тяжелого машиностроения», на котором в связи с передачей имущественного комплекса в предприятия в аренду, произошло значительное сокращение численности персонала; а именно, было уволено 5446 чел., из которых 5315 переведено на ПАО «Азовобшемаш» [6].

Уровень оплаты труда машиностроителей повышается медленнее, чем в других отраслях. Среднемесячная заработная плата одного штатного работника машиностроительных предприятий в I полугодии 2012 г. составила 3059 грн., что на 7,4 % больше, чем в 2011 г. Однако основной проблемой остаются долги по выплате зарплаты, так общая задолженность на экономически активных машиностроительных предприятиях области по состоянию на 1 января 2013 года составила 172,9 млн грн. Наибольший объем задолженности зафиксирован в промышленности — 508,2 млн грн.

Для того, чтобы в дальнейшем повышать уровень оплаты труда, сократить уровень задолженности, и сохранить при этом уровень конкурентоспособности готовой продукции, необходимо снизить отдельные составляющие себестоимости: прежде всего, материальные затраты, удельный вес которых превышает в машиностроении области 70 % всех операционных расходов на реализацию продукции, что почти в 7 раз больше, чем на оплату труда [2].

Резкое уменьшение количества научных работников и инженеров, снижение их квалификации, и обострение кадровой проблемы (средний возраст работающих в машиностроительной отрасли достигает 55 лет) отразилось на способности выхода отечественных машиностроителей на мировые рынки, где потребители ценят прежде всего высокий уровень качества и ориентируются на новые технологии. Также наблюдается миграция за границу высококвалифицированных специалистов, связанных с созданием и применением компьютеризованных производств, внедрением высоких технологий [7].

Кадровые проблемы машиностроения Донецкой области и Украины в целом являются одним из основных факторов, угрожающим не только развитию и преодолению технологического отставания от развитых экономик, но и сохранению существующего «статус-кво». Единственным средством преодоления этих проблем — повышение уровня производительности труда и автоматизации производства, что невозможно достичь без пересмотра существующих подходов в системе профессионального образования на всех уровнях — от начального до высшего.

Таблица 2

Изменение средней численности персонала на машиностроительных предприятиях Донецкой области, чел.  
[данные Агентства по развитию инфраструктуры фондового рынка Украины, составлено автором]

	Предприятия	2008	2009	2010	2011	2011/2008
1	ПАО «Дружковский машиностроительный завод»	3174	3063	3166	2965	93,4
2	ПАО «Норд»	5274	4059	3883	3908	74,0
3	ПАО «Донецгормаш»	1382	1303	1377	1442	104,3
4	ПАО «Мариупольский завод тяжелого машиностроения»	6899	5695	5284	82	1,2
5	ПАО «Энергомашспецсталь»	3421	3270	3189	3119	91,1
6	ПАО «Старокраматорский машиностроительный завод»	2292	1394	1207	1309	57,1
7	ПАО «Азовмаш»	486	454	428	164	33,7
8	ПАО «Горловский машиностроительный завод»	421	406	396	323	76,7
9	ЧАО «Горловский машиностроительный завод «УНИВЕРСАЛ»	289	358	382	428	148,0
10	ПАО «Краматорский завод тяжелого станкостроения»	1741	799	629	686	39,4
11	ЧАО «Красноармейский машиностроительный завод»	65	45	42	118	181,5
12	ПАО «Артемковский машиностроительный завод «Победа труда»	97	82	76	71	73,1



В условиях постоянного обновления производства и появления новых технологий важное значение приобретает проблема обучения, и повышение квалификации персонала для устранения несоответствия между уровнем образования сотрудников и требованиями современного производства.

Машиностроительные предприятия Донецкой области решают проблему подготовки кадров за счет собственных средств, направляя специалистов для повышения образования и квалификации в учебные заведения разных уровней аккредитации и обеспечивая практическую часть их обучения на собственном производстве. Так, «Азовобшемаш», «Энергомашспецсталь», «Зуевский энергомеханический завод», «Снежнянскиммаш», «Дружковский машиностроительный завод» получили лицензии на обучение и имеют собственные производственные учебные центры. Важную роль в привлечении квалифицированных специалистов на предприятия области занимает активное сотрудничество с учебными заведениями: Донбасской государственной машиностроительной академией, Машиностроительным колледжем ДГМА, профтехучилищами №123, №28, №65, №14; г. Дружковки: МК ДДМА, Дружковским профессиональным лицеем; профтехучилищем №12 г. Славянска; Донецким национальным техническим университетом; Алчевским профессиональным металлургическим лицеем.

Комплексно к решению вопроса подготовки высококвалифицированных кадров подошел ПАО «Новокраматорский машзавод» (НКМЗ), на котором, учебная программа обучения персонала охватывает не только рабочих, но и руководящий состав всех уровней. В целом, за 10 лет удельный вес персонала с высшим образованием увеличился на 10 %. В настоящее время 90 % руководителей НКМЗ и 92 % специалистов имеют высшее образование. На предприятии работают 2 доктора и 20 кандидатов наук, ежегодно защищают диссертации 2–3 соискателя [6]. Образовательная стратегия предприятия способствует росту инновационной активности и повышению качества труда персонала. Специалисты, прошедшие подготовку в дальнейшем трудоустроиваются не только на НКМЗ, но и на другие машиностроительные предприятия. В дальнейшем, аналогичные учебные центры необходимо создавать и на других ведущих машиностроительных предприятиях.

Важным условием модернизации машиностроительных предприятий является проведение на них эффективной инновационной деятельности. Источником постоянных инноваций развитых стран выступает наукоемкое машиностроение. Именно поэтому структура машиностроительного производства США, Германии, Японии, Англии характеризуется преобладанием доли наукоемкого производства.

Состояние инновационной деятельности в Донецкой области остается сложным. Инновационная деятельность области характеризуется недостаточно высоким уровнем инновационно активных предприятий и низкими объемами реализованной инновационной продукции. В 2011 году удельный вес инновационно активных предприятий в промышленности составил 10,6 %. Удельный вес реализованной инновационной продукции области в общем объеме реализованной продукции Украины составил в 2011 году 2,1 % по сравнению с 5,9 % в 2009 году [1].

Основными направлениями внедрения технологий на промышленных предприятиях, в том числе и на машиностроительных, остаются закупка готового оборудования и совершенствование существующих технологий. Незначительное количество предприятий ориентируются на разработку качественно новых технологий и приобретение лицензий. Так, из 31 % машиностроительных предприятий, которые занимались инновационной деятельностью в 2010 году, только 7 % проводили внутренние научно-исследовательские работы [8].

Для обеспечения инновационного развития украинской экономики необходимо привлечение значительных инвестиций. Исходя из того, что государство имеет ограниченные финансовые ресурсы инновационная сфера не получает инвестиции в полном объеме, как следствие, уменьшается наукоемкость украинского ВВП. При этом основным источником финансирования инновационной деятельности в Донецкой области были и остаются собственные средства предприятий, которые в 2011 году составили 1700374,1 тыс. грн (71 %), государственная поддержка составляет менее 1 % — 3219,1 тыс. грн (0,13 %), иностранные инвестиции на инновационное обновление не привлекались [1].

Машиностроение включено в перечень стратегически приоритетных направлений инновационной деятельности Украины в соответствии с законодательством страны. Однако исследования Государственного комитета статистики Украины технико-технологического развития производства свидетельствуют, что почти 45 % предприятий Украины используют технологии, возраст которых составляет 10 лет, 37 % — от 11 до 30 лет, около 6 % предприятий не определяют возраст технологий вообще [8].

В настоящее время с целью стимулирования привлечения инвестиций в приоритетные отрасли экономики Украины принят закон «О стимулировании инвестиционной деятельности в приоритетных отраслях экономики с целью создания новых рабочих мест» №5205-VI от 6.09.2012 г. [9], которым предусматривается активизация инвестиционной деятельности путем концентрации ресурсов государства в приоритетных отраслях экономики для внедрения новейших и энергосберегающих технологий, развития регионов и создания новых рабочих мест.

**Выводы.** В результате анализа динамики развития машиностроительной отрасли в Донецкой области были выявлены основные факторы, оказывающие влияние на снижение промышленного потенциала предприятий машиностроения. К ним следует отнести:

1. Спад промышленного производства, связанный с кризисными явлениями в мировой экономике.
2. Сокращение доходов машиностроительных предприятий и, как следствие, сокращение инвестиционной деятельности, способствующей росту промышленного потенциала отрасли.
3. Уменьшение платежеспособного спроса потребителей машиностроительной продукции.
4. Дефицит квалифицированных кадров.

Дальнейшее развитие машиностроительной отрасли невозможно без значительных инвестиций и активизации инновационной деятельности на предприятиях. Проведенный анализ состояния машиностроительной отрасли показал, что государство выделяет недостаточно финансовых ресурсов для проведения модернизации

отрасли, а иностранные инвесторы вкладывают средства в развитие более прибыльной металлургической отрасли. Поэтому государственное стимулирование в машиностроении должно быть направлено прежде всего на финансовое обеспечение отрасли, активизацию инновационной деятельности на предприятиях и развитие кадрового потенциала. Для этого необходимо утвердить программу развития машиностроительной отрасли, проект которой был подготовлен еще в 2011 году и организовать на предприятиях машиностроения Донецкой области реализацию эффективной региональной системы по подготовке кадров, что позволит предприятиям машиностроения выйти из кризиса и определит их последующую инвестиционную привлекательность для инвесторов.

#### Список использованных источников

1. Головне управління статистики у Донецькій області. — Режим доступу : <http://donetskstat.gov.ua/statinform/index.php>.
2. Машиностроительные предприятия Донецкой области увеличили капитальные инвестиции в 1,7 раза. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://kohegarka.com.ua/?p=53455>.
3. Податковий Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — №13–14, №15–16, №17. — Ст. 112.
4. Коваленко А. Г. Пути выхода из кризиса машиностроения, как ведущей отрасли Донецкого региона [Электронный ресурс] / А. Г. Коваленко, О. Н. Головинов. — Режим доступа : <http://www.be5.biz/ekonomika1/r2010/00796.htm>.
5. Парахоняк Е. Донетчина должна поменять приоритеты [Электронный ресурс] / Е. Парахоняк. — Режим доступа: [http://union.ua/ru/ekonomika/05\\_12\\_2012\\_donetchina\\_dolzhna\\_pomenyat\\_prioritety\\_ekspert.html](http://union.ua/ru/ekonomika/05_12_2012_donetchina_dolzhna_pomenyat_prioritety_ekspert.html).
6. Данные Агентства по развитию инфраструктуры фондового рынка Украины [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.smida.gov.ua/db/emitent/search>.
7. Економіка України за 1991–2009 рр. / за заг. ред. В. М. Гейця, А. І. Данилишина, О. Г. Осауленка. — Ін-т екон. та прогнозування. — К. : Держкомстат України. — 2010. — 112 с.
8. Обстеження інноваційної діяльності в економіці України за період 2008–2010 років [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. — Режим доступу : [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/katalog/kat\\_u/publnauka\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/katalog/kat_u/publnauka_u.htm).
9. Закон України «Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць» // Офіційний вісник України. — 2012. — №76. — Ст. 3069.

**Н. Л. Мешкова**

*м. Алчевськ*

## ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ДІЛОВОЇ АКТИВНОСТІ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

Розвиток ділової активності суб'єктів господарювання пов'язується із зростанням, що безперечно є однією із умов забезпечення прибуткової діяльності в умовах конкуренції у ринковому середовищі. Таким чином, стан ділової активності визначає: по-перше, параметри функціонування промислового підприємства; по-друге, забезпеченість підприємства ресурсною базою; по-третє, результативність економіко-фінансової діяльності суб'єктів господарювання в цілому.

Найчастіше ділову активність розглядають у широкому і вузькому значенні [1–4; 5, с. 244]. Ділова активність (або бізнес-активність), що характеризує виробничу і комерційну діяльність підприємства, є внутрішньою активністю суб'єктів господарювання і у даному контексті подається у вузькому значенні. Ділова активність у зовнішньому економічному середовищі трактується у широкому значенні як спектр зусиль щодо просування фірм на різних ринках, наприклад, виробничих підприємств — на ринках продукції, підприємств невиробничої сфери — на ринках послуг, фінансових установ — на ринках капіталу тощо.

З питань трактування поняття «ділова активність» суб'єктів господарювання було проаналізовано монографії, наукові статті, дисертаційні роботи, автореферати як вітчизняних, так і зарубіжних учених-економістів [1–18].

Як показали результати аналізу, дане поняття має різні тлумачення, з якими автор роботи або повністю погоджується, або за окремими моментами має деякі уточнення, зауваження. Слід підкреслити, що у посткризових умовах господарювання до ділової активності висувуються нові вимоги.

Отже, мета роботи полягає в узагальненні поглядів щодо трактування ділової активності та обґрунтування власної позиції до визначення цього поняття у діючих умовах функціонування.

Слід відмітити, що словосполучення «ділова активність» походить від англословного терміну «business activity». Отже, синонімом ділової активності можна вважати вираз «бізнес-активність». Починаючи з ХХ-го століття, даний термін став використовуватися зарубіжними науковцями у макроекономічних дослідженнях при вивченні кризових явищ. З середини ХХ-го століття ділова активність стає характеристикою діяльності суб'єктів господарювання. У нашій державі дане поняття починає широко застосовуватися переважно у 90-ті роки при становленні ринкових відносин, з появою приватної власності, із впровадженням методик аналізу фінансової звітності.

Так, у контексті стабільності фінансового стану підприємства Н. М. Науменко виділяє ділову активність, ототожнюючи її із економічною активністю, як одну із