

МІСЦЕ ТА РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ В ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Розглянуто проблеми розвитку транспортного машинобудування та проаналізовано причини кризових явищ; визначено основні напрямки їх подолання; викладено практичні рекомендації для інноваційного розвитку як основного шляху подолання проблемності розвитку транспортного машинобудування; запропоновано модель інноваційного розвитку підприємств транспортного машинобудування України.

Ключові слова: інновації, інноваційна діяльність, транспортне машинобудування, галузі транспортного машинобудування, автомобілебудування, суднобудування, літакобудування, залізничне машинобудування.

Post-graduate M.I. Vykyuk – European university, Kyiv

The place and role of transport machine-building industry in the innovative development of Ukraine

The problems of the development of transport machine-building industry are considered and reasons of the crisis phenomena are analyzed; basic directions of their overcoming are defined; practical recommendations on innovative development as the basic way to overcome the machine-building industry problematical character are presented; the model of innovative development of machine-building industry is offered.

У сучасному геоекономічному просторі єдиний шлях інноваційного розвитку України – реформування національної економіки на основі швидкого технологічного розвитку виробництва, яке сприятиме масштабному виходу вітчизняної продукції на світові ринки.

Стан національної економіки, який спостерігається останніми роками свідчить про низький технологічний рівень розвитку економічних процесів. Тому необхідність активізації інноваційної діяльності в Україні очевидна. Перехід до інноваційного типу розвитку є для неї необхідною умовою входу на рівних у світову економічну систему, і для цього необхідні цілеспрямовані зусилля держави на формування сприятливого до інновацій економічно-правового клімату та взаємодії суб'єктів господарювання, за якого б конкурентні переваги здобувалися лише завдяки активній інноваційній діяльності та ефективним інноваційним рішенням у найбільш альтернативних та провідних галузях народного господарства [2].

На сьогодні однією із таких галузей є транспортне машинобудування, місце та роль якого в економіці країни є надзвичайно вагомими.

По-перше, забезпечує неперервний рух пасажирських та вантажних перевезень, що сприяє загальнодержавному економічному процесу розвитку усіх галузей. Тому цю галузь часто називають "кровоносною системою національної економіки".

По-друге, ця галузь посідає вагоме місце у структурі ВВП країни, а державне сприяння розвитку цієї галузі призведе до його помітного збільшення.

По-третє, це одна із не багатьох галузей народного господарства, яка має історично закладений науково-технічний потенціал для розвитку, що сприяє її експортним пріоритетам.

¹ Наук. керівник: проф. М.Т. Пашута, д-р екон. наук – Європейський університет, м. Київ

Таким чином, за рахунок інноваційного розвитку транспортного машинобудування Україна зможе реалізувати конкурентоспроможну продукцію як на національному, так і світових ринках, що забезпечить вихід України – як виробника в міжнародне економічне співтовариство.

Варто відзначити, що машинобудівний комплекс України зазнав чи не найгострішої кризи внаслідок розпаду радянської економічної та політичної системи. І особливо це стосується транспортного машинобудування. Воно було сформовано не як самодостатня виробнича система, а як виробництво комплектуючих. Розпад радянської системи ліквідував і потенційних замовників даної продукції на території колишнього Радянського Союзу, а продукція транспортного машинобудування стала неконкурентоспроможною на ринках інших країн. Це спричинило зниження обсягів виробництва машин у десятки разів, а також зменшення кількості зайнятих у транспортному машинобудуванні. Надмірне ослаблення провідного у промисловості транспортного машинобудівного комплексу не лише знижує гарантії економічної безпеки, а ставить під загрозу існування такої галузі в нашій країні [4].

Тому після розпаду Радянського Союзу Україні потрібно було самостійно відновлювати свій потенціал у галузі транспортного машинобудування. Як свідчать дані, вітчизняне транспортне машинобудування характеризується низкою чинників, які негативно відбиваються на його основних показниках, зокрема застарілі технології, зорієнтовані на споживання великої кількості матеріалів і енергії, моральне зношення обладнання й устаткування підприємств, невисока якість і конкурентоспроможність продукції машинобудування на світовому ринку, конвертація машинобудівних підприємств.

Ефективність розвитку підприємств транспортного машинобудування в Україні в науковій і економічній літературі висвітлено недостатньою мірою. Лише деякі моменти розвитку цієї галузі згадуються у працях вітчизняних економістів, які досліджують загальний розвиток інноваційної діяльності країни. Ось чому роль та місце транспортного машинобудування в інноваційному розвитку України є темою достатньо актуальною для висвітлення на сьогодні. Ця галузь є важливим показником розвитку національної економіки. Сучасну економіку без машин уявити важко, саме тому від них залежить продуктивність всіх галузей народного господарства, а відповідно і їх ефективність [5].

Транспортне машинобудування – це галузь промисловості, що виробляє транспортні машини й устаткування для всіх ланок господарства, задовольняючи споживчий попит населення на різноманітні транспортні засоби побутового призначення, таким чином створюючи високий економічний потенціал країни.

Особлива роль транспортного машинобудування полягає в тому, що з ним пов'язаний якісний переворот у техніці та у прискоренні темпів НТР, інтенсифікація економічного розвитку та підвищення продуктивності праці як за рахунок постійного технічного прогресу у самій галузі, так і за рахунок забезпечення всіх галузей господарства найсучаснішими засобами перевезення.

В Україні ця галузь розміщена майже в усіх великих і середніх містах. Широка географія розвитку транспортного машинобудівного комплексу зу-

мовлена його неவிбагливістю до конкретних природних чи сировинних умов, хоч і це певною мірою може впливати на його поширення.

Загалом вважають, що на розвиток і розміщення підприємств транспортного машинобудування впливають такі фактори, як сировинний, споживчий, трудовий і науковий. Жоден із перелічених факторів не має абсолютного впливу на розвиток і розміщення машинобудівного підприємства. Усі вони діють сукупно, лише один-два можуть мати більший вплив від інших [5].

Галузі транспортного машинобудування дуже різноманітні, і об'єднують підприємства, що виготовляють основні транспортні засоби – автомобілі, літаки, тепловози, електровози, залізничні вагони, морські та річкові судна, автобуси тощо. Ця галузь складається із випуску та ремонту рухомого складу для всіх видів транспорту.

Автомобілебудування – головна галузь транспортного машинобудування. Тривалий час стан цієї галузі багато в чому визначав стан всієї економіки розвинутих країн. У галузі автомобілебудування України разом з організаціями автосервісу працює близько 60 підприємств. Основні напрями виробництва – це легкові і вантажні автомобілі, агрегати для автомобілів, причепи і напівпричепи, автобуси, тролейбуси, авто- та електронавантажувачі, мото- і велотехніка, запасні частини та комплектуючі вузли до автомобільної техніки, підшипники. В Україні виробництво автомобілів налагоджено у Запоріжжі (легкові малолітражні), Луцьку (вантажно-пасажирські), Кременчуку (вантажні), Мелітополь (автомобільні мотори), Київ (мотоцикли), Харків і Чернігів (велосипеди). Автобуси випускають у Львові. Автокрани – в Одесі, а тролейбуси випускаються у Львові, Дніпропетровську. Основним напрямом розвитку автомобільної промисловості України є значне підвищення якості її продукції за рахунок досягнень в науці і техніці.

Головною організацією з автомобільного машинобудування визначено ВАТ "Український інститут автобусно-тролейбусного машинобудування" (ВАТ "Укравтобуспром"), м. Львів. Він розробив конструкцію середніх, великих, міських автобусів на 70, 120, 180 пасажирів. Їхні технічні характеристики відповідають сучасним вимогам [3].

Значне місце серед галузей транспортного машинобудування посідає виробництво засобів для залізничних перевезень. Підприємства цієї галузі мають високу матеріаломісткість, а тому розташовані поблизу сировинних баз (насамперед, металургійних). Дуже капіталомістким є локомотиво- і вагонобудування. Водночас, виробництво тяглових засобів залізничного транспорту (локомотивів) орієнтується на висококваліфіковану робочу силу. Центрами локомотивобудування в Україні є Луганськ, Харків (магістральні тепловози), Дніпропетровськ, вагонобудування – Дніпродзержинськ, Кременчук, Стаханов. Залізничні цистерни виготовляють у Маріуполі. Також у Луганську випускаються трамваї. У великих транспортних містах працюють локомотиворемонтні заводи.

В Україні велике значення має така галузь як суднобудування. Завдяки великому експортному потенціалу суднобудування в Україні визначено пріоритетним. Суднобудування поділяється на морське та річкове, а його розміщення збігається з морським узбережжям і внутрішніми водними шляхами.

Суднобудівна галузь – це науково-виробничий комплекс, основу якого становлять 9 суднобудівних заводів, а також підприємства суднового машинобудування, морського приладобудування, 21 науково-дослідна установа та конструкторське бюро. Наявність виробничого, науково-дослідного та кадрового потенціалу дають змогу задовольнити потреби замовників у будівництві та ремонті суден і кораблів практично всіх типів і класів.

Головною організацією з суднобудування визначено Миколаївський ВАТ "Чорноморсуднопроект". Тут містяться містяться три суднобудівних заводи, які випускають різноманітні океанські та морські судна, танкери, суховантажні дизельні електровози. Другим за величиною суднобудівним центром є Херсон. Тут містяться суднобудівно-судноремонтний та суднобудівний завод, які випускають різні типи океанських і морських суден, доки для морських портів, портальні крани.

Суднобудування і судноремонт розвинуті в багатьох інших містах України, зокрема найбільші центри зосереджені у Херсоні, Керчі, Феодосії (об'єднання "Море"), Севастополі, Одесі, Іллічівську, Маріуполі. У Києві випускаються морські траулери. Річкове суднобудування представлене суднобудівно-судноремонтними заводами та розміщене в основних річкових портах.

Не менш важливою галуззю транспортного машинобудування в Україні є авіаційна промисловість, яка забезпечує внутрішні і зовнішні авіап перевезення. Вона орієнтована на кваліфіковану робочу силу, що зумовило розміщення її підприємств у Києві та Харкові. Підприємства авіаційної промисловості виробляють пасажирські та транспортні літаки, вертольоти, двигуни, прилади та різне устаткування для авіації. Галузь належить до найбільш концентрованих напрямів сучасної індустрії [5].

Україна належить до 7 країн світу, які мають необхідний науково-технічний потенціал для створення і виробництва конкурентоспроможної авіаційної техніки. Літакобудування досягло певних успіхів у створенні пасажирських та транспортних літаків.

В Україні є кілька центрів авіабудування: Київський державний авіазавод "Авіант", Харківське державне авіаційне виробниче підприємство.

В Україні існує одинадцять науково-дослідних установ та конструкторських бюро, а в останні роки почала розвиватися так звана "мала авіація" – це конструкторські бюро, що створенні на базі великих авіапідприємств та навчальних закладів авіаційного профілю. Особливістю "малої авіації" є те, що вона займається розробкою "невеликих" літаків, гелікоптерів, мотодельтапланів, що призначені виконувати різноманітні функції патрулювання, спортивно-тренувальні, спостереження, діагностування нафтогазопроводів, оброблення сільськогосподарських угідь та ін. [3].

Зі сказаного вище, видно, що в Україні історично склався науково-технічний та економічний потенціал щодо розвитку транспортного машинобудування. Проте перехід цієї галузі України на інноваційну модель розвитку, передусім, залежить від державної підтримки. Наша держава і так завинила перед суспільством – від часу набуття незалежності втрачено, як вважають авторитетні дослідники, понад 75 % усього економічного потенціалу, що удвічі більше, ніж у часи Другої світової війни, а за перші 10 років цієї незалеж-

ності у транспортному машинобудуванні відбулося скорочення виробництва транспортного устаткування більше, ніж у 10 разів, тоді як у Радянському Союзі ця галузь була основною експортною галуззю [1].

Незважаючи на деякі позитивні структурні зрушення, які відбулися протягом 2000-05 рр. (підвищення обсягів випуску продукції), на сьогодні все ще існує потреба виведення з кризи транспортного машинобудування. Це потребує відповідної програми, яка б забезпечила перехід галузі на інноваційну модель розвитку, і повинна охоплювати такі політичні і економічні заходи:

- визначення пріоритетності розвитку транспортного машинобудівного комплексу на базі новітніх європейських, світових і національних технологій та розбудови його на засадах технологічної й економічної самодостатності;
- спрямувати на реорганізацію транспортного машинобудівного комплексу фінансові ресурси, як залучені, так і особливо державні.
- створення політичних, правових, економічних та інших інституційних передумов (приватна власність на землю, захист зарубіжних інвестицій, політична і економічна підтримка країн-кредиторів та ін.), "відкриття дверей" кредитам, капіталам, інвестиційним товарам в Україну, гарантування політичної, економічної та соціальної єдності з країнами цивілізованого світу, неможливості повернення до радянських політичних та економічних порядків;
- удосконалення галузевої структури транспортного машинобудування, розширення асортименту його продукції за рахунок розвитку виробництв соціального комплексу на рівні сучасних вимог якості та конкурентоспроможності;
- розроблення і впровадження стратегії національної політики в галузі транспортного машинобудування, яка забезпечуватиме зростання темпів випуску наукомісткої продукції високого рівня; освоєння нових конкурентоспроможних зразків техніки, підвищення якості й ефективності виробництва з орієнтацією на потреби внутрішнього ринку та збільшення експортного потенціалу; розвиток автомобілебудування, літакобудування, суднобудування та інших галузей транспортного машинобудування;
- розроблення і впровадження заходів щодо залучення національного науково-технічного інтелекту до створення національних технологій для галузей транспортного машинобудування, національних зразків машин, товарів і доброго іміджу українського конкурентоспроможного машинобудування.

Отже, сучасна стратегія державної підтримки промислової політики України в галузі транспортного машинобудування повинна орієнтуватися на зростання темпів наукомісткої продукції високого технологічного рівня і впровадження високотехнологічних інновацій у розбудову цієї галузі.

Література

1. **Інноваційний** розвиток промисловості України/ Волков О.І., Денисенко М.П., Гречан А.П. та ін. Під ред. проф. О.І. Волкова, проф. М.П. Денисенка. – К.: КНТ, 2006. – 648 с.
2. **Інноваційна** стратегія українських реформ/ Гальчинський А.С., Геєць В.М., Кінах А.К., Семиноженко В.П. – К.: Знання України, 2002. – 336 с.
3. **Кондратов О.М., Пашута М.Т.** Стан та перспективи Інноваційної діяльності в промисловості України. – К.: Наук. світ, 2001. – 57 с.
4. **Плющ М.Р.** Промисловість України у 80-90-ті роки: люди, проблеми, уроки. – К.: Ін-т історії України. НАН України, 2002. – 335 с.
5. **Хвесик М.А., Горбач Л.М., Пастушенко П.П.** РПС та регіональна економіка: Навч. пос. – К.: Кондор, 2005. – 344 с.