

3. Ханік-Посполітак Р.Ю. Уніфікація цивільного процесуального права в Європейському Союзі // Наукові записки: Національний університет «Києво-Могилянська академія». – Т. 38: Юридичні науки, 2005. – С. 70. 4. Федунь Ю.Б., Фециур Р.В. Актуальні проблеми забезпечення сталого еколого-економічного розвитку України в умовах інтеграції до ЄС // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка”. – 2005. – № 547: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – С. 276–283. 5. Федунь Ю.Б. Показники сталості еколого-економічного розвитку // Вісн. Львів. нац. ун-ту ім. І. Франка В.25. Серія міжнародні відносини. – 2008. – С. 321–327. 6. Федунь Ю.Б. Шляхи забезпечення сталого еколого-економічного розвитку України // Вісн. Нац. ун-ту “Львівська політехніка”. – 2009. – № 657: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – С. 525–529. 7. Копійка В.В., Шинкаренко Т.І. Європейський Союз: заснування і етапи становлення: Навч. посібник. – К.: Ін Юре, 2001. – С. 168. 8. Гусев А.А. Современная экологическая политика. – М.: ИМЭМО РАН, 2006. – 205 с. 9. Наша Європа // Греческая газета. – 2003. – № 7. 10. Давос: світ пізнає Україну: Промова Віктора Ющенка на Всесвітньому економічному форумі // Урядовий кур’єр. – 2005. – 1 лютого.

УДК 33.621

Г.С. Домарадзька, Т.М. Гладун
Національний університет “Львівська політехніка”

РЕГІОНАЛЬНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ (НА ПРИКЛАДІ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

© Домарадзька Г.С., Гладун Т.М., 2010

Проаналізовано економічний стан підприємств машинобудівної галузі Львівської області. Визначено найважливіші регіональні чинники розвитку машинобудування Львівщини. Зроблено висновки про можливість практичного застосування отриманих результатів та рекомендацій.

Ключові слова: регіональні чинники розвитку, машинобудування, приладобудування, автобудування, структурна перебудова промисловості, цільова програма розвитку, торгова марка, бренд, франчайзинг.

REGIONAL FACTORS OF THE MACHINE DEVELOPMENT (BASED ON THE EXAMPLE OF LVIV REGION)

Analyzed the economic situation of enterprises of machine building industry in Lviv region. Determined the most important regional factors of engineering in Lviv. Conclusions are done about the possibility of practical application of the results and recommendations.

Keywords: regional factors of development, engineer, instrument-making, motor industry, structural alteration of industry, having a special purpose program of development, trade mark, brand, franchising.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Перехід України від командно-адміністративної економіки до ринкової системи, започаткований в 90-х роках минулого століття, був пов’язаний з низкою кризових соціально-економічних явищ. Вони були наслідком не стільки впливу об’єктивної специфіки системної перебудови національної економіки, скільки результатом

помилкових управлінських рішень на макрорівні, обумовлених різними факторами. Насамперед це відсутність фахових спеціалістів з менеджменту, здатних приймати професійні рішення як на мезоекономічному, так і на макроекономічному рівнях з врахуванням механізмів сучасної ринкової економіки. Соціально-економічні заходи макроекономічного характеру, які впроваджувались на початкових етапах формування ринкової системи в Україні, стосувались різних аспектів господарювання – експортно-імпоротної політики, структури попиту і пропозиції на товари та послуги національної економіки, галузевої структури промисловості, грошової політики, валютного регулювання, соціального захисту населення тощо.

Деякі з них за наявності небажаних наслідків можна було виправити протягом короткого періоду часу. Так, жорстке обмеження експорту (в 1993 році ліцензування та квотування експорту становило 80 % від його загального обсягу) та стягнення вивізного мита з метою збереження національних ресурсів виявилось недостатньо ефективним для зростання економіки в кризових умовах 90-х років, тому вже починаючи з 1994 р. відбувається лібералізація експортної політики та набуває сили тенденція переходу до протекціонізму, головним чином через митне регулювання міжнародних торговельних операцій.

Слід відзначити, що як митне регулювання, так і інші аналогічні важелі (наприклад, використання автоматичних стабілізаторів в національній економіці для регулювання державних витрат і фінансування державного бюджету), є достатньо гнучкими інструментами, здатними досить швидко адаптувати економічний механізм з метою переорієнтації його на досягнення нових цілей економічного розвитку. Інші рішення (або їх відсутність) мають довготривалий характер, наслідки цього виявляються через роки, а їх виправлення вимагає впровадження спеціальних заходів на макроекономічному і мезоекономічному рівнях і істотних фінансових вкладень. До таких наслідків слід віднести різке падіння виробництва в машинобудуванні України та його підгалузях – автобудуванні, приладобудуванні, виробництві електронних систем тощо. Проблеми з машинобудуванням, як результат впровадження в 90-х роках неефективної стратегії промислового розвитку, нехтування сучасною методологією макроекономічного прогнозування тощо, вимагають нагальних рішень щодо виправлення катастрофічного стану цієї галузі, а відсутність належної уваги до цих проблем може привести не тільки до погіршення соціально-економічної ситуації, але й до загрози зниження економічної безпеки країни.

Аналіз останніх літературних джерел і публікацій. Проблеми відновлення машинобудівної промисловості в Україні та її подальшого розвитку поступово набувають ваги і є предметом дослідження вітчизняних вчених і практиків, зокрема, широко обговорюються такі питання: теоретичні і практичні аспекти *формування оптимальної структури* машинобудівного виробництва [1, 2], *необхідні зміни в державній системі регулювання* з врахуванням стимулюючих факторів [3, 4], *попит і пропозиція* на продукцію машинобудування на національних та світових ринках [5, 6] тощо. При цьому є багато невирішених питань. Так, особливої уваги вимагає специфіка машинобудування в регіонах і пов'язані з цим процедури і механізми інтенсифікації розвитку цієї галузі в територіальному розрізі.

Будь-якій економічній системі притаманна регіональна технологічна спеціалізація, як форма ефективного використання природно-кліматичних та набутих (науково-технічних) факторів виробництва, але жорсткий варіант територіальної технологічної спеціалізації, характерний для командно-адміністративної системи, поєднаний з формуванням окремих незалежних держав, які були складовими частинами розформованого централізованого економічного комплексу, привів до негативних наслідків, обумовлених розривом технологічних, економічних та інших зв'язків між економічними суб'єктами.

Формулювання цілей статті. Метою цього дослідження є оцінка специфічних можливостей розвитку машинобудування регіону, обумовлених характерними ознаками конкретної територіальної структури, з врахуванням попиту і пропозиції на машинобудівну продукцію, стану і рівня

використання відповідних виробничих потужностей, наявних прав регіону в сфері фінансового, трудового, юридичного і організаційного супроводження розвитку промисловості.

Виклад основного матеріалу. Всі зміни, зумовлені специфікою переходу економіки від командно-адміністративної до ринкової при впровадженні відповідних законодавчих рішень та макроекономічних регуляторів, передбачали зміни в управлінні підприємствами, зокрема, в сфері зовнішньоекономічних зв'язків. А це, в свою чергу, вимагало появи в машинобудівній галузі спеціалістів з іншими професійними навиками, зокрема, володінням теорією та практикою менеджменту, маркетингу, валютних операцій, митного супроводження, міжнародної торгівлі, міжнародних інвестиційних операцій, інноваційної діяльності тощо. Головним завданням такої сучасної команди фахівців є змінити на краще тенденцію розвитку як окремих машинобудівних підприємств, так і галузі в цілому.

Львівщина традиційно була потужним промислово розвинутим регіоном заходу України, де вироблялась суттєва частка валового внутрішнього продукту країни, зокрема, виготовлялась значна кількість товарів машинобудівної промисловості, в тому числі наукомістких виробів (транспортна техніка, металорізальні верстати з числовим програмним управлінням, автоматизовані конвеєри, фототелеграфна техніка, прилади для військово-промислового комплексу, телевізійна, електронна і лазерна техніка тощо).

Не забуваючи про певні позитивні аспекти, проведеної в 90-х роках достатньо хаотичної структурної перебудови промисловості, зокрема, врахування споживацьких потреб населення, обумовлених відповідним попитом, слід зауважити, що нерегульовані структурні зміни привели до втрати напрацьованого десятиліттями досвіду використання складних наукомістких технологій виробництва конкурентоспроможної продукції. У Львові такі технології широко впроваджувались на потужних підприємствах машинобудування і приладобудування, зокрема, у виробничих об'єднаннях «Полярон», «Львівприлад», «ЛОРТА», «Фототелеграфної апаратури (ФТА)», «Мікроприлад», «Кінескоп», «Завод фрезерних верстатів», «Конвеєр», «Автовантажувач», «Львівський автобусний завод», «Львівсьільмаш» тощо. Були і машинобудівні підприємства, спеціалізовані на продукції побутового призначення – телевізорах («Електрон»), кавомолках, м'ясорубках («Електропобутприлад»), дитячих велосипедах, мопедах («Львівський мотозавод») тощо.

Станом на 2010 р. використання виробничих потужностей деяких підприємств міста Львова зменшилось до мінімуму (таблиця).

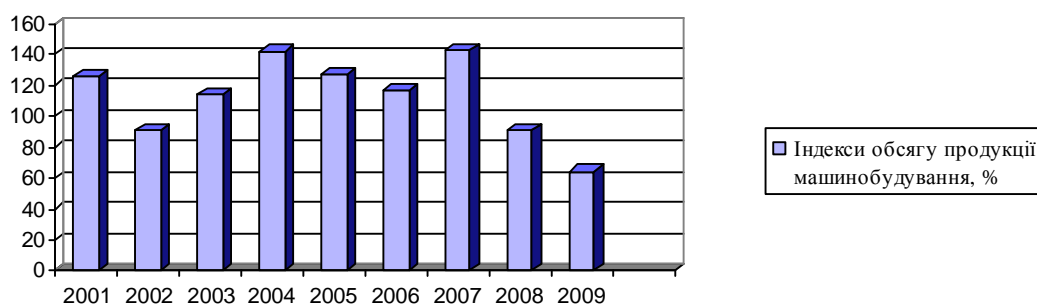
Використання виробничих потужностей деяких львівських заводів (станом на 2010 р.)

Підприємство	Основна спеціалізація	Середній рівень використання виробничих потужностей, % до 1990 року
Полярон	Приладобудування, лазери, електронна техніка	2-3*
Електропобутприлад	Побутова техніка	15
Кінескоп	Телевізійні кінескопи	0
Завод фта	Фототелеграфна техніка	0
Львівський автобусний завод	Автобуси, тролейбуси	4-5*

* Дані приблизні.

Інформація, наведена в таблиці, достатньо характеризує реальний стан в машинобудуванні у Львові, проте на Львівщині машинобудування посідає третє місце за обсягом реалізованої продукції (після харчових виробництв та підприємств з виробництва та розподілення електроенергії, газу та води). У 2009 році машинобудівні підприємства області реалізували продукції на 2 500 000 000 грн., що склало у загальному обсязі реалізованої промислової продукції 11,4%. Динаміка машино-

будівного виробництва Львівської області демонструє зростання темпів приросту у 2003–2007 рр. та стрімке їх падіння у 2008–2009 рр. (рисунок).



Індекси обсягу продукції машинобудування Львівщини, % до попереднього року

У 2009 р. відносно 2008 р. обсяг продукції машинобудівної галузі Львівщини зменшився на 35,4 %, зокрема, більше ніж на половину (55,9 %) скоротилося виробництво транспортних засобів, на 31 % – виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування, на 15,6 % – виробництво машин і устаткування. Відносно 2008 року зменшився випуск таких видів продукції: автобусів, тролейбусів, автокранів, автонавантажувачів, обприскувачів тракторних, трансформаторів електричних, ламп електричних, конвеєрів та елеваторів, верстатів для оброблення дерева, телевізорів, високовольтної та низьковольтної електричної апаратури, медичних та хірургічних меблів [7]. Зрозуміло, що це падіння, обумовлено і світовою фінансово-економічною кризою, але тим більше потрібні спеціальні заходи, спрямовані на реформування галузі.

Досвід інших, зокрема, східноєвропейських країн, де вирішувались аналогічні проблеми, свідчить про необхідність розробки спеціальних програм, змістом яких має бути розгалужена система правових, фінансових, організаційних заходів, спрямованих на розвиток машинобудування. Такі програми слід формувати, узгоджуючи їхній зміст з факторами та передумовами, притаманними реальному стану економіки в Україні:

а) наявність попиту на відповідну продукцію на національному та міжнародних ринках в умовах глобалізації економіки та інтеграції України у світове господарство, зокрема, вступу в Світову Організацію Торгівлі (СОТ);

б) наявність на Львівщині відповідної виробничої бази з врахуванням ступеня зношеності основних фондів існуючих підприємств та потреби у фінансуванні для забезпечення сучасного рівня техніки і технології виробництва;

в) майнові відносини (форма власності) працюючих підприємств і можливості їх зміни з метою удосконалення управління та пошуку реальних джерел інвестування в розвиток технології та організації виробництва;

г) можливості регіонального розвитку машинобудівного виробництва, пов'язані як зі специфічними потребами регіону, так і з наявними ресурсами та особливостями попиту на продукцію.

Для прикладу проаналізуємо особливості та можливості Львівщини в цій сфері. Якщо розглядати як відправний елемент виробництво транспортної техніки, зокрема, автобусів і тролейбусів, для чого на Львівщині існує достатня виробнича база, то можна зробити такі висновки. Транспортна проблема для Львова і міст Львівської області традиційно є надзвичайно актуальною. Як Львів, так і більшість міст області є старовинними містами, для їхньої центральної частини притаманна «середньовічна» інфраструктура – вузькі вулички, не пристосовані до сучасних транспортних засобів. В той же час розширення території міст в другій половині ХХ-го століття призвело до появи багатьох «спальних» районів, де сформована сучасніша інфраструктура (дороги, мости, транспортні розв'язки), але відчувається недостатність транспортної техніки. Вирішення цієї проблеми потребує прийняття управлінських рішень в таких напрямках:

1) реалізація перспективної стратегії реформування міської транспортної інфраструктури з врахуванням необхідності збереження архітектурних пам'яток і особливостей середньовічної забудови центральної частини міста;

2) розміщення на підприємствах Львова та інших міст Львівщини замовлень щодо виготовлення деталей і вузлів та складання сучасних транспортних засобів, виробництво яких можливо тільки за умови використання новітніх наукомістких технологій;

3) впровадження нових сучасних форм підприємництва в діяльність машинобудівних підприємств, наприклад, виробничого франчайзингу.

Аналіз попиту на львівські автобуси, який мав місце у 80-х, 90-х роках минулого століття в країнах СНД (Росія, Білорусь, Казахстан тощо), свідчить, що можна відновити такий попит за умови поновлення та розширення підприємницьких зв'язків між суб'єктами (як мікроекономічного, так і мезоекономічного рівня) України та інших країн і з врахуванням забезпечення високої якості у виробництві транспортної техніки. Не слід забувати і про перспективні замовлення на виробництво транспортних засобів, обумовлені потребами проведення в декількох містах України чемпіонату Європи з футболу «ЄВРО – 2012».

Прикладом успішного вирішення подібних проблем може слугувати діяльність ЗАТ «Львівський автобусний завод». Починаючи з 2003 року ЛАЗ інвестує в новітні технології, конструкції, обладнання та навчання персоналу. Протягом 2004–2007 років «Львівський автобусний завод» розпочав виробництво нових моделей автобусів та тролейбусів, які враховують потребу реформування міського транспорту. У 2008 році випущений ювілейний 365 000 автобус. Завод отримав сертифікат книги рекордів Гіннеса «Найбільша кількість вироблених автобусів одним підприємством». у 2009 році ЛАЗ переходить на виробництво усього модельного ряду міських автобусів з двигунами Е4, Е5 і ЕЕV у відповідності до нових європейських норм. У січні 2010 року виграно тендер на поставку 84 автобусів до Македонії, а у березні – підписано меморандум з Кабінетом Міністрів України на поставку 2 050 автобусів і тролейбусів для України в рамках підготовки до футбольного чемпіонату у 2012 році [8]. Проте, підприємство все ж неефективно використовує свої виробничі потужності (див. табл.). Активізувати та розширити бізнес «Львівський автобусний завод» зміг би за допомогою впровадження франчайзингових правовідносин у свою діяльність.

Франчайзинг – це система контрактних відносин, за яких одна сторона – франчайзер на визначених умовах надає право іншій стороні – франчайзі (оператору) використовувати своє ім'я (торгову марку), технологію, метод організації бізнесу тощо, при збереженні повної юридичної та економічної самостійності [9].

Франчайзинг – це один з найефективніших способів розвитку бізнесу. Світова практика функціонування франчайзингових систем довела, що попит на франшизу у значній мірі залежить від того, чи входить у такий пакет відома торгова марка (бренд). Володіння брендом дає франчайзеру певні переваги при розбудові власної франчайзингової мережі. З іншого боку, не обов'язково володіти брендом для того, щоб використовувати його у своїй діяльності (саме таку можливість для франчайзі відкриває купівля франшизи) [10].

Роль бренду у формуванні франчайзингових відносин є вагомим, тому ЛАЗ, володіючи всебітньо відомою торговою маркою, зміг би значно активізувати свою діяльність та розширити географію бізнесу, за допомогою франчайзингу.

Висновки і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Отже, можна резюмувати, що не тільки внутрішній, але в перспективі і міжнародний попит на транспортні засоби може бути сформований. На Львівщині існують і можливості виробничого забезпечення цього попиту, зокрема, такі підприємства, як «Львівський автобусний завод», «Дрогобицький завод автомобільних кранів», «Конвеср», «Автонавантажувач» тощо. Найбільші труднощі при вирішенні цієї проблеми пов'язані з високим ступенем зношеності основних фондів і низьким рівнем впровадження сучасних форм підприємництва та новітніх технологій на машинобудівних підприємствах Львівщини, які переважно не відповідають сучасним інноваційним вимогам.

Зрозуміло, що для реалізації таких заходів необхідні управлінські рішення на регіональному і державному рівні, як основа для розробки цільових програм з відповідним фінансуванням, трудовим і ресурсним забезпеченням.

Досвід економічного регулювання господарської діяльності в розвинених країнах свідчить, що найдієвішими важелями, спрямованими на мотивування підприємців щодо дії в потрібному для держави напрямі, є податкове, бюджетне, кредитно-фінансове та зовнішньоекономічне регулювання. Оскільки податкова політика полягає в маневруванні фіскальними інструментами для різних цілей, зокрема, для стимулювання ділової активності, то прийняття Податкового кодексу повинно би активізувати розвиток промислових підприємств.

Стосовно перспектив подальших розвідок за цією тематикою, то не викликає сумніву одне – існує гостра потреба у спеціалізації та деталізації наукових розробок у цьому напрямі, зокрема дослідження проблем розвитку виробничого франчайзингу машинобудування.

1. *Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «аспект-Поліграф», 2007. – 308 с.*
2. *Аналітична записка департаменту економічної стратегії Міністерства економіки «Структурні співвідношення в економіці України»// www.me.kti.gov.ua.*
3. *Бреус С. Роль інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 1. – С. 162–169.*
4. *Малащук Д. Особливості інноваційного потенціалу машинобудування України// Актуальні проблеми економіки. – 2005. – № 2. – С. 111–120.*
5. *Регіональні ринки продукції машинобудування для ремонтно-експлуатаційних потреб: автореферат дисертації д-ра екон. наук: 08.10.01/ В.А.Романенко; НАН України. Рада з вивчення продуктивних сил України. – К., 2003. – 34 с.*
6. *Максименко В. (Генеральний директор заводу «Київполіграфмаш»). Найкращі важелі розвитку – ринок, тендер та аукціон // Дзеркало тижня. – 1–7 липня 2006. – № 25 (604).*
7. *Прес-реліз Головного управління статистики у Львівській області// www.stat.lviv.ua.*
8. *Холдинг ЛАЗ – офіційний сайт всесвітньовідомого виробника// www.laz.ua.*
9. *Рыкова И.В. Франчайзинг: новые технологии, методология, договоры. – М.: Современная экономика и право, 2000. – 224 с.*
10. *Гладун Т.М. Роль бренду у формуванні франчайзингових відносин // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка». – 2006. – № 570. – С. 81–85.*