

вчетверте, зростання експорту української машинобудівної продукції та відновлення конкурентного рейтингу вітчизняного машинобудування. Все це закладе основу для реалізації інноваційної моделі розвитку машинобудування, підвищення конкурентоспроможності та забезпечення стійкого розвитку його підприємств, одночасно сприяючи зростанню інноваційності української економіки та покращенню рівня соціальної стабільності населення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бабич В.П. Стимулирование научно-технического прогресса в машиностроении / В.П. Бабич. – К.: Техника, 1983. – 112 с.
2. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – №1 (8). – С.19-25.
3. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під ред. Б.М. Данилишина. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2007. – 308 с.
4. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи: монографія / В.В. Дикань. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 390 с.
5. Журило Р.М. Конкурентоспроможність наукомісткого машинобудування в системі розвитку національного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / Р.М. Журило. — Запоріжжя, 2010. — 20 с.
6. Савченко С.М. Конкурентоспроможність українського машинобудівного комплексу на зовнішніх та внутрішніх ринках / С.М. Савченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2011. – №29. – С. 20 – 29.
7. Єлісеєнко О.В. Необхідність забезпечення розвитку конкурентоспроможності машинобудівної галузі / О.В. Єлісеєнко // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – №2(18). – 2012. – С. 70-74.
8. Єфіменко Н.А. Управління процесами відтворення машинобудування: монографія / Н.А. Єфіменко. – Черкаси: Вид. від. ЧНУ ім. Б. Хмельницького, 2007. – 376 с.
9. Григорская Н.М. Механизмы и инструменты управления экономической устойчивостью предприятий машиностроения / Н.М. Григорская // Вісник національного технічного університету «ХПІ». - № 44 (1017). – 2013. – С. 65 – 71.
10. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
11. Васильєва Н.Ф. Машинобудування як матеріально-технічна основа неопіндустріальної економіки України / Н.Ф. Васильєва, В.Л. Кавура // Економіка промисловості. - № 4 (68). - 2014. – С. 88-96.
12. Оскольский В.В. Кластеризация – весомый фактор повышения конкурентоспособности экономики Украины / В.В. Оскольский // Экономика Украины. - № 11 (628). – 2014. – С. 4- 16.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.2.008

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i49.51084>

ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ СТВОРЕННЯ МІЖГАЛУЗЕВИХ ТА ВИРОБНИЧО - ТЕРИТОРІАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ

Глазкова А.С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті наведено теоретичне обґрунтування та розробка методичних організаційно-економічних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексу України за умови створення міжгалузевих комплексів та виробничо - територіальних комплексів в народному господарстві України в контексті взаємодії та взаємовпливів процесів функціонування суб'єктів економічної системи та їх гнучкості до глобальних змін.

Ключові слова: *господарство, промисловий комплекс, транспортний комплекс, об'єднання, підприємство.*

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ МЕЖОТРАСЛЕВЫХ И ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Глазкова А.С., аспирант (УкрГАЗТ)

В статье приведено теоретическое обоснование и разработаны методические организационно-экономических рекомендации по повышению конкурентоспособности промышленного и транспортного комплексов Украины при условии создания межотраслевых комплексов и производственно - территориальных комплексов в народном хозяйстве Украины в контексте взаимодействия и взаимовлияния процессов функционирования субъектов экономической системы и их гибкости в глобальных изменений.

Ключевые слова: *хозяйство, промышленный комплекс, транспортный комплекс, объединение, предприятие.*

THE RATIONALE FOR THE CREATION OF CROSS-SECTORAL AND INDUSTRIAL COMPLEXES

Glazkova A.S., postgraduate student (USA of RT)

The article provides a theoretical rationale and methodological development of organizational and economic recommendations to improve the competitiveness of the industrial and transport sector of Ukraine through the establishment of interdisciplinary centers and industrial complexes in folk the economy of Ukraine in the context of cooperation and interaction of the processes of functioning of economic systems and their flexibility to global changes.

Analyzed the main characteristics of industrial complexes, you can come to the following conclusions. All aspects of the national economy are closely interrelated. On the basic criteria that characterize the activity of enterprises of different complex, we can say that the activities and main results of the work have the same value for the society and none of the complex, as well as the company is unable to conduct its financial and economic activities without the direct or indirect influence of other systems (enterprises).

Significant additional economic effect is achieved in the inter-industry complexes: industrial - transport complexes, where the company consolidated its ties industrial, technological and transport of nature. Unlike standalone manufacturing and territorial associations deliver an economic benefit that exceeds the sum of the partial effects. Industrial - transport complexes and other multi-sectoral complexes enable better and better organize the environment (complex processing of raw materials, reducing waste, General waste treatment facilities and the like).

But it should be noted that the complex organization of production has negative traits: over-concentration in one place of enterprises increases the emissions of pollutants into the natural environment, hinders the supply of raw materials and export products due to congestion of transport, and creates social tensions of the population. Therefore, be very careful to determine the number of enterprises, production, and other characteristics of the possible accumulation of production.

Keywords: *agriculture, industry, transportation industry, association, enterprise.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями.

Необхідність підвищення ефективності діяльності суб'єктів ринкових відносин (підприємств транспорту та промисловості) створює передумови для розвитку інтегрованих об'єднань, що функціонують в мережі транспортних та промислових комплексів. Це зумовить економічне зростання як держави, так і самих суб'єктів ринку, завдяки досягненню синергетичного ефекту їх діяльності, та забезпечить виробництво продукції і послуг, які зможуть конкурувати з аналогами провідних товаровиробників світу.

Аналіз основних досліджень та публікацій.

Питаннями організації, управління і

функціонування інтегрованих структур займалися такі відомі вчені, як Дикань В.Л., Дикань В.В., Гесць В.М., Кіндзерський Ю., Якубовський В., Вишневецький В. та інші. У цих роботах проаналізовані проблеми розвитку промисловості та інших галузей економіки, основних заходів щодо створення умов для відродження промислового потенціалу держави, обґрунтована доцільність та ефективність інтеграційних процесів в основних галузях економіки країни. [1-7]

Виділення невирішених частин проблеми.

Разом з тим, незважаючи на наявність широкомасштабних розробок, ряд проблем вимагають подальших досліджень стосовно інтеграції вітчизняних промислових підприємств через створення міжгалузевих та виробничо-

територіальних комплексів до європейського ринку товарів та послуг.

Метою статті є теоретичне обґрунтування та розробка методичних організаційно-економічних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексу України за умови створення міжгалузевих комплексів та виробничо-територіальних комплексів в народному господарстві України в контексті взаємодії та взаємовпливів процесів функціонування суб'єктів економічної системи та їх гнучкості до глобальних змін.

Виклад основного матеріалу.

Промисловий комплекс України - це складний комплекс з усіма притаманними сучасній індустрії галузями, який налічує близько 300 галузей. Він включає такі основні комплекси, як паливно-енергетичний, металургійний, машинобудівний, хімічний, лісопромисловий комплекси та інші. Зупинимось на основних характеристиках та загальних рисах притаманних кожному з них. Паливний комплекс є однією з найважливіших складових промисловості, він являє собою сукупність галузей промисловості, зайнятих видобутком і переробкою різних видів палива, включаючи нафтовидобувну, нафтопереробну, газову, вугільну і торф'яну промисловості. Металургійний комплекс є базовою галуззю економіки України і має провідне значення в розвитку держави. Він є головним джерелом надходжень до господарського обігу конструкційних матеріалів, основою розвитку машинобудування, металообробки й будівництва. Крім того, металургійний комплекс - головне джерело валютних надходжень до бюджету держави від продажу металопродукції на зовнішніх ринках. Машинобудівний комплекс - це сукупність галузей обробної промисловості, які виробляють машини, устаткування, обладнання, прилади та пов'язану з ними продукцію (товари, послуги) для потреб господарства. Основою комплексу є машинобудування, тобто виробництво машин машинами. Хімічний комплекс України складається з хімічної, нафтохімічної і хіміко-фармацевтичної галузей промисловості. Продукція хімічного комплексу різноманітна і налічує тисячі найменувань. До складу лісопромислового комплексу входять чотири галузі - лісозаготівельна, деревообробна, целюлозно-паперова і лісохімічна промисловості і десятки виробництв. Головним завданням лісопромислового комплексу є забезпечення країни лісоматеріалами і виробами з деревини в умовах обмежених лісосировинних ресурсів. Транспорт - провідна галузь матеріального виробництва. Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням

задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення. Існування жодного комплексу неможливе без прямого втручання у його життєздатність транспортного комплексу.

Транспортний комплекс - це поєднання різних видів транспорту, обслуговуючих та допоміжних підприємств і організацій на певній території. Транспорт - одна з галузей матеріального виробництва світу. Він є необхідною умовою виконання і розвитку територіального поділу праці. Територіальний поділ праці можливий лише за умови інтенсивного обміну товарами між окремими територіями. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і виникнення нових, ефективніших форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту господарства. Він може прискорювати або ж затримувати процес територіальної концентрації промислових підприємств у певних господарських центрах, забезпечувати нормальне функціонування різних елементів їх територіальної організації в промислових комплексах. Продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажо- й пасажиропотоків. Внаслідок цього відбувається взаємодія розміщення транспорту й продуктивність сил. Формуючи економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, транспорт прискорює соціально-економічний розвиток суспільства. Завдяки обслуговуванню різних форм суспільної організації виробництва (спеціалізація, концентрація, кооперація й комбінування), він впливає на підвищення ефективності розміщення різних галузей виробництва. Транспортно-географічне положення зумовлює розміщення окремих галузей виробництва (наприклад, у портових містах розвивається рибна промисловість, суднобудування й судноремонт, металургійні комбінати, що орієнтуються на імпорті сировини і палива).

Транспортний чинник певною мірою визначає галузеву і територіальну структуру народногосподарського комплексу. Це пов'язано з тим, що на будь-яке перевезення сировини, матеріалів чи готової продукції витрачається якась кількість праці. Внаслідок цього зростає, а іноді досить істотно, вартість продукції, що перевозиться. Тому найдоцільніше розміщувати господарські об'єкти там, де найменші транспортні витрати. Звичайно, що такими місцями у більшості випадків є населені пункти, де перетинаються магістралі різних видів транспорту і здійснюються перевалки вантажів. Це - транспортні вузли.

Проаналізувавши основні характеристики народногосподарських комплексів, можна дійти наступних висновків. Всі аспекти народного господарства тісно взаємопов'язані між собою. За основними критеріями, які характеризують діяльність підприємств того чи іншого комплексу, можна сказати що напрямки діяльності та основні

результати роботи мають однакове значення для суспільства та жоден комплекс, так само як і підприємство не в змозі здійснювати свою фінансово - господарську діяльність без прямого чи непрямого впливу інших комплексів (підприємств). Далі наведемо основні види міжгалузевих комплексів, об'єднань.

Нині виділяють такі міжгалузеві генералізовані структурні підрозділи промисловості: паливно-енергетичний комплекс (паливна промисловість і електроенергетика); машинобудівний; комплекс галузей, які виробляють сировину й матеріали (хімічна промисловість, чорна і кольорова металургія, промисловість будівельних матеріалів та лісова промисловість); галузі, які виробляють предмети споживання (легка та харчова промисловість) [9-10].

Прикладом менших форм міжгалузевих комплексів можна назвати виробничі (ВО) і науково-виробничі об'єднання (НВО). До останніх крім основного виробництва й об'єктів обслуговуючої інфраструктури належать і наукові організації. Наприклад, у Тернополі є кілька таких об'єднань: „Ватра”, „Комбайновий завод” тощо. Традиційними міжгалузевими об'єднаннями є концерни.

Крім цих „екстериторіальних” міжгалузевих об'єднань формуються також різного рангу територіально-промислові об'єднання. Основна особливість їх – спільність території, на якій вони знаходяться. Територіальна організація промисловості зумовлена формуванням виробничо-територіальних поєднань двох типів: промислових угруповань та промислових комплексів.

Під промисловими угрупованнями розуміють сукупність кількох підприємств, не об'єднаних виробничо-технологічними зв'язками, однак з характерним транспортно-географічним положенням, спільністю використання об'єктів інфраструктури і всієї системи обслуговування.

Для промислового комплексу, крім зазначених ознак, характерні тісні виробничо-технологічні зв'язки на основі послідовної і комплексної переробки сировини, відходів виробництва, спільного випуску готової продукції та доставки продукції до кінцевого споживача.

Виробничо-територіальним угрупованням різних типів відповідають різні таксономічні (територіальні) одиниці. Так, якщо в населеному пункті розміщене одне підприємство, то такий таксон називають промисловим пунктом; якщо це група підприємств, – то промисловим центром. Таксон (лат. *taxon*) - група в класифікації.

Потрібно відрізнити наукове поняття промислового центру від загальноприйнятого, де промисловим центром може бути певне промислове місто (в основі якого є не тільки угруповання підприємств, а й промисловий комплекс). Останньому поняттю, яке є більш складним

утворенням, ніж просто угруповання підприємств, відповідають такі таксономічні одиниці, як промислові вузли, райони, промислові зони.

Згідно з визначеннями економістів, промислові вузли, – це локальні виробничо-територіальні угруповання комплексного характеру, де при взаємній близькості підприємства об'єднані між собою тісними виробничими й виробничо-технологічними зв'язками, єдністю транспортно-географічного положення, спільними системами інфраструктури й населених місць з метою найефективнішого використання природних, матеріальних і трудових ресурсів. Наприклад, місто Донецьк можна назвати промисловим вузлом, тому що тут діє кілька взаємопов'язаних підприємств вугільної, металургійної, будівельної, хімічної, машинобудівної галузей промисловості.

Промисловий район – складніше й ширше за територією формування. Він виникає на основі комплексів, угруповань або внаслідок взаємодії цих форм. Наприклад, Донецьку, Дніпропетровську та інші області, промисловість яких має спільний характер, називають Донецько-Придніпровським промисловим районом.

Для поняття «промислові зони» немає необхідних науково обґрунтованих визначень. Це, як правило, сукупність промислових районів або досить великих просторових ареалів з високою конкуренцією в них промисловості.

«Промислова агломерація» - ця категорія за своїм змістом створює агломераційний ефект, суть якого полягає в тому, що компактно розміщені об'єкти завжди ефективніші, ніж ізольовані, розпорошені. Така форма розміщення близька до поняття „промисловий комплекс” і пов'язана з концентрацією промисловості у великих міських агломераціях, наприклад, Донецько-Макіївська промислова агломерація [6].

Комплексне розміщення підприємств має велике економічне значення, тому що створює додатковий економічний ефект. Навіть просте нагромадження кількох підприємств на порівняно обмеженій території уможливорює спільність використання загальної транспортної мережі, сировини, паливно-енергетичної і будівельної баз, спільних обслуговуючих виробництв тощо, тобто сприяє економії матеріальних, грошових і трудових ресурсів. За даними науково-дослідних інститутів, необхідні капітальні вкладення у групове розміщення підприємств зменшуються на 15% у будівельній індустрії, на 10-12% – у машинобудуванні, на 5-7% – в інших галузях [5,11].

Істотний додатковий економічний ефект досягається в міжгалузевих комплексах: промислово - транспортних комплексах, де підприємства об'єднані тісними зв'язками виробничого, технологічного та транспортного характеру. На відміну від окремо розташованих підприємств виробничо-територіальні об'єднання

дають економічний ефект, який перевищує суму часткових ефектів. Промислово - транспортні комплекси та інші міжгалузеві комплекси дають змогу повніше й раціональніше організувати охорону навколишнього середовища (комплексна переробка сировини, зменшення відходів, спільні очисні споруди тощо).

Але треба відмітити, що комплексна організація виробництва має й негативні риси: надмірна концентрація в одному місці підприємств збільшує викиди забруднюючих речовин у природне середовище, ускладнює постачання сировини й вивезення продукції у зв'язку з переважанням транспорту, створює соціальне напруження населення. Отже, треба дуже обережно визначати кількість підприємств, обсяги виробництва, інші характеристики можливого нагромадження виробництва.

Висновки.

Об'єктивно сформовані міжгалузеві комплекси та виробничо-територіальні комплексів зумовлюють потребу створення відповідних форм управління або їх регулювання. Відсутність таких форм не сприяла виявленню всіх позитивних аспектів комплексної територіальної організації. У зв'язку з подальшою децентралізацією управління промисловістю в умовах переходу до ринкової економіки можливо погіршення такої ситуації, тому необхідна більша повнота влади на місцях, а також наукові обґрунтування прогностичного характеру щодо вдосконалення територіальної організації промисловості (на рівні регіональних схем, проектів районного планування, можливо особливих програм розвитку тощо). Наукове обґрунтування розміщення продуктивних сил дасть змогу виробити спеціальні економічні (податкові та інші), адміністративно-правові механізми регулювання економікою, що діють у розвинутих європейських країнах.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Стратегічні пріоритети розвитку економіки України в умовах зміни світових центрів економічної і політичної влади / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №41.- С.11-16
2. Дикань В.Л. Роль государства в создании условий возрождения промышленного потенциала Украины /В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012.- № 401.- С.13-17
3. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики /В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013.- № 421.- С.144-149
3. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: монографія у 2 ч. - Ч.1 / за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі.- К.: нац. торг.- екон.ун-т, 2008.- 389 с.
4. Геєць В.М. О единстве и противоречиях в развитии общества, государства и экономики /В.М. Геєць// Экономика Украины. - 2012. - № 10 (603).- С. 4-23
5. Кіндзерський Ю. Проблеми розвитку промисловості та розбудови ефективної промислової політики в Україні /Ю. Кіндзерський//Економіст.-2012.- № 8.- С.15-22.
6. Якубовский Н. Концептуальные основы стратегии развития промышленности Украины на период до 2017 года /Н. Якубовский, В. Новицкий, Ю. Киндзерский// Экономика Украины.- 2007.-№ 11.- С 4-20
7. Якубовский Н.Н. Внутренний рынок как зеркало проблем промышленности /Н.Н. Якубовский // Экономика Украины. - 2012.- № 8.- С. 4-15
8. Вишневский В. Промышленная политика: теоретический аспект/ В. Вишневский // Экономика Украины - 2012. - № 2. - С. 4-15
9. Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово - логістичної системи: монографія.- К.: УкрДАЗТ, 2013.- 390 с.
10. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу [Електронний ресурс] Режим доступу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/615/98>
11. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / Комітет з питань науки і освіти.- Режим доступу: <http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/publish>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*