

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДОНБАСЬКА ДЕРЖАВНА МАШИНОБУДІВНА АКАДЕМІЯ

**РАЙЧЕВА Лариса Іванівна**

УДК 338.246.88/.45(67.05)

**МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ  
В УМОВАХ ВИРОБНИЧО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління  
національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Краматорськ – 2017

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Донбаській державній машинобудівній академії Міністерства освіти і науки України (м. Краматорськ).

**Науковий керівник** – доктор економічних наук, професор  
**Смерічевський Сергій Францевич**,  
Національний авіаційний університет  
МОН України (м. Київ),  
завідувач кафедри маркетингу

### **Офіційні опоненти:**

доктор економічних наук, професор **Череп Алла Василівна**, Запорізький національний університет МОН України, декан економічного факультету;

кандидат економічних наук **Талан Ганна Олександрівна**, Державна податкова інспекція у м. Краматорську ГУ ДФС у Донецькій області, начальник відділу адміністрування ПДВ управління податків і зборів з юридичних осіб.

Захист дисертації відбудеться *01 квітня 2017 року о 14:00* на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 12.105.03 у Донбаській державній машинобудівній академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ, бул. Машинобудівників, 39а, ауд. 6220.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Донбаської державної машинобудівної академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ, вул. Академічна (Шкадінова), 72.

Автореферат розісланий *28 лютого 2017 року*.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради  
кандидат економічних наук



С.О. Пипко

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Одним з наслідків перетворень в економіці України останнім часом стало погіршення економічного стану окремих галузей національної економіки. Особливо гостро проблеми відчутні у машинобудівній галузі України. У 2014 р. операційна діяльність підприємств машинобудівної галузі вперше за 8 років стала збитковою (збитковість операційної діяльності у машинобудівній галузі склала -2,9 %). З 2012 р. спостерігається перманентне падіння обсягів реалізованої продукції машинобудування – на 8,8 % у 2012 р., на 19,0 % у 2013 р. та на 12,8 % у 2014 р. В 2015 р. як виробничі, так і економічні показники функціонування галузі дещо зросли, проте вони не досягли докризового рівня.

Означені тенденції вимагають нагального вирішення завдань формування та реалізації наукової системи відновлення розвитку у машинобудуванні, здатної виявляти фактичні та потенційні негативні економічні та виробничі зміни з метою їх попередження або ліквідації. З цього приводу виникає необхідність встановлення єдиного підходу до сприйняття змісту кризи у виробничому та економічному аспектах, визначення її критеріальних ознак та сутнісних характеристик. Комплексне представлення кризових явищ у галузевому розвитку уможливить діагностування їх стану з метою визначення напрямів корегування розвитку під впливом макроекономічних умов господарювання через підвищення здатності в виявленні та оцінюванні перших симптомів кризи та набуття вміння розробляти і реалізовувати превентивні антикризові рішення на основі застосування відповідного механізму державного регулювання.

Проблеми виникнення кризи у соціально-економічних системах розглядалися В. Василенком, Р. Гільфердінгом [*R. Hilferding*], В. Даниленком, Я. Жалілом, Л. Лігоненко, П. Пронозою, Б. Пійненбургом [*B. Pijnenburg*], У. Розенталем [*U. Rosenthal*], О. Тищенко, М. Туган-Барановським. Аспекти антикризового державного регулювання та галузевого управління представлені у наукових працях М. Білопольського, С. Бурлуцького, О. Корецького, О. Маковоз, О. Манойленка, А. Олешка, Е. Портера [*E. Porter*], Н. Рекової, Н. Сапи, Н. Скрипник, Г. Талан, Г. Хаберлер [*G. Haberler*], І. Шкрабак та ін. Вирішенню проблем розвитку машинобудівної галузі присвячено праці таких вчених, як Т. Васишлин, Ю. Великий, В. Дикань, Л. Мельник, О. Мягкова, С. Смерічевський, А. Череп та інших.

Віддаючи належне внеску науковців у теорію та практику державного регулювання в кризові періоди, у методологію забезпечення галузевого розвитку, слід зауважити, що удосконалення механізму розвитку машинобудування, як однієї із пріоритетних галузей у національній економіці, з огляду на сучасні умови макроекономічного стану України потребує подальшого теоретичного та науково-методичного обґрунтування. Наведене обумовило вибір теми дисертації, визначило мету, завдання, логіку, зміст дослідження та свідчить про її актуальність і науково-практичну значущість.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт кафедри менеджменту Донбаської державної машинобудівної академії Міністерства освіти і науки України за темою: «Трансформаційні перетворення господарської системи у контексті глобалізаційних змін: еволюція та управління» (номер державної реєстрації 0114U003939, 2014-2016 рр.), у рамках якої дисертантом удосконалено механізм державного регу-

лювання розвитку машинобудування України та надано практичні рекомендації щодо його реалізації.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертації є поглиблення теоретико-методологічного підґрунтя та вдосконалення методичних підходів до механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи.

Для досягнення поставленої мети вирішено такі завдання теоретичного і прикладного характеру:

дослідити та розвинути теоретичний базис виникнення та розвитку виробничо-економічних криз у галузі;

визначити проблеми розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи;

удосконалити концептуальний підхід до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи;

доповнити систему сигнальних індикаторів розвитку виробничо-економічної кризи у машинобудуванні;

удосконалити методичний підхід до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні України;

формалізувати елементи механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи;

розвинути організаційне забезпечення механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи.

*Об'єктом дослідження* є процес розвитку галузі машинобудування України в умовах кризи.

*Предметом дослідження* виступають теоретико-методичні, організаційні і науково-практичні засади удосконалення механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи.

**Методи дослідження.** Теоретичну і методологічну базу дослідження становлять праці вітчизняних і зарубіжних вчених в галузі макро- та мезоекономічного розвитку, державного регулювання, антикризового регулювання галузевого розвитку.

Методологічним апаратом є теорії «економічної бази», полюсів зростання, біфуркації, катастроф, нелінійних систем, хаосу, адаптації, стратегічного та антикризового управління, на основі яких розроблено концептуальний підхід до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи.

В основу дисертації покладено загальнонаукові методи пізнання: *абстрактно-логічний метод, узагальнення, структурна декомпозиція* (при дослідженні теоретичного базису виникнення та розвитку виробничо-економічних криз у галузі, проблем розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи, вдосконаленні концептуального підходу до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи); *порівняння, групування, аналізу і синтезу, статистичний аналіз* (при аналізі стану машинобудування, удосконаленні системи сигнальних індикаторів розвитку виробничо-економічної кризи у машинобудуванні); *економіко-математичного моделювання* (при удосконаленні методичного підходу до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні України); *системний підхід, структурно-функціональний метод, ієрархічне упорядкування* (при формалізації елементів механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної

кризи, розвитку його організаційного забезпечення); *логічного узагальнення* для формування висновків.

*Інформаційну базу дослідження* становлять законодавчі та нормативно-правові акти з питань державного регулювання галузевого розвитку в Україні, дані Державної служби статистики України, Національного банку України, звітно-міжнародна та вітчизняна аналітична інформація щодо стану національної економіки та розвитку машинобудування, монографічна та періодична література, результати власних досліджень автора.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у поглибленні теоретичних засад, удосконаленні методичних підходів і організаційних положень щодо формування механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи. Результати та ключові положення дисертації, які характеризують її наукову новизну і відображають внесок автора в розвиток економічної науки, полягають у такому:

*удосконалено:*

концептуальний підхід до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи, який ґрунтується на визначенні системи засобів, важелів, методів і інструментів, за допомогою яких відбувається цілеспрямований процес забезпечення функціонування галузі через вплив на сукупність факторів кризового поля машинобудування; принциповою відмінністю запропонованого підходу є ініціація широкої антикризової державної підтримки галузевого розвитку в умовах біфуркаційних процесів;

систему сигнальних індикаторів розвитку виробничо-економічної кризи у машинобудуванні через застосування методології непараметричних оцінок як основи для виокремлення набору значущих ранніх сигналів кризових явищ у галузі, що дозволить діагностувати їх на ранньому етапі розгортання;

методичний підхід до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні на засадах концепції патоекономіки та методології теорії катастроф, яку адаптовано для мезорівня та розпізнавання точок біфуркації у галузевому розвитку, що дозволяє спрогнозувати кризові явища у розвитку машинобудівної галузі України;

зміст елементів механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на інтеграції інструментів державних політик (грошово-кредитної, податкової, бюджетної та ін.), визначенні головної мети антикризового регулювання розвитку машинобудування, його основних цілей та завдань і дозволяє сформувати систему функцій, інструментів, методів та важелів впливу з боку держави на процеси галузевого розвитку у машинобудуванні;

*дістали подальшого розвитку:*

розуміння галузевої виробничо-економічної кризи як прояву ентропії у виробничій та економічній системі галузі, що виникає внаслідок біфуркаційних процесів та приводить до альтернативності можливих варіантів її розвитку (від оновлення та перетворення галузі до її знищення); та класифікація видів виробничо-економічної кризи з використанням ієрархічно-фасетного методу, який передбачає можливість додавання незалежних ознак та визначення їх комбінацій у розвитку галузі;

систематизація проблем розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи через виокремлення екзогенних та ендемогенних причин кризових явищ, що дозволяє конкретизувати кризове поле машинобудівної галузі;

організаційне забезпечення механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи, яке, на відміну від існуючого, полягає в етапізації процесу розробки і узгодження Антикризової програми, яка має стати невід'ємним елементом Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року, що дозволить підвищити дієвість реалізації останньої за рахунок імплементації впровадження антикризових елементів.

**Практичне значення одержаних результатів.** Наукові результати дисертації знайшли своє практичне застосування в діяльності окремих установ та організацій. Зокрема, в діяльності Департаменту розвитку базових галузей промисловості Донецької обласної державної адміністрації використано положення щодо застосування методичного підходу до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні України (довідка від 11.10.2016 р. № 02–10/115); в діяльності ПрАТ «Новокаматорський машинобудівний завод» (довідка від 25.10.2016 р. № 217/16) та ПАТ «Дружківський машинобудівний завод» (довідка від 27.10.2016 р. № 2016-14в) апробовано систему сигнальних індикаторів розвитку виробничо-економічної кризи.

Результати дисертації використовуються в навчальному процесі Донбаської державної машинобудівної академії МОН України при викладанні курсів «Національна економіка» та «Антикризовий менеджмент» (довідка від 12.09.2016 р. № 085/06-71).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійним дослідженням здобувача. Автором здійснено особистий внесок у поглиблення теоретичних засад, удосконалення методичних підходів і організаційних положень щодо механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи. Основні висновки та пропозиції, сформульовані в дисертації, одержано автором особисто та викладено в опублікованих роботах. З наукових робіт, опублікованих у співавторстві, використані лише ті ідеї, які отримані в результаті індивідуальних досліджень.

**Апробація результатів дисертації.** Результати дисертації обговорювалися та були схвалені на міжнародних і всеукраїнських науково–практичних конференціях, зокрема: «Dezvoltarea sistemelor sociale și economice într-un mediu competitiv la nivel global» (Chișinău, 2016 р.), «Економіко-культурологічне позиціонування України в світовому глобалізованому просторі» (Кошице, 2016 р.), «Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності» (Кременчук, 2015 р.), «Актуальні проблеми економіки в умовах фінансової кризи» (Київ, 2015 р.), «Економіка в сучасних умовах: стан, проблеми та пошук шляхів їх подолання» (Львів, 2015 р.).

**Публікації.** Основні положення дисертації висвітлено у 11 наукових працях, з яких шість – статті у наукових фахових виданнях, в т.ч. дві – у виданнях, які входять до міжнародних наукометричних баз; п'ять – публікації у матеріалах конференцій. Загальний обсяг публікацій складає 4,05 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належить 3,63 ум.-друк. арк.

**Структура й обсяг роботи.** Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (158 найменувань на 18 сторінках), 2 додатків (на 5 сторінках), містить 35 таблиць і 27 рисунків. Загальний обсяг роботи становить 180 сторінок.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «**Теоретико-методологічні основи механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи**» досліджено та розвинуто теоретичний базис виникнення та розвитку виробничо-економічних криз у галузі; визначено проблеми розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи; удосконалено концептуальний підхід до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи.

У процесі дослідження встановлено, що під впливом зовнішніх та внутрішніх факторів діяльність будь якої системи, в тому числі галузі (як відкритої системи), зазнає динамічних змін, які у сукупності являють собою процес біфуркації і характеризуються альтернативними варіантами розвитку. Узагальнення теоретико-методологічних положень, а також результатів морфологічного аналізу категорії «криза» наведено на рис. 1. Означене дозволило розвинути розуміння галузевої виробничо-економічної кризи.

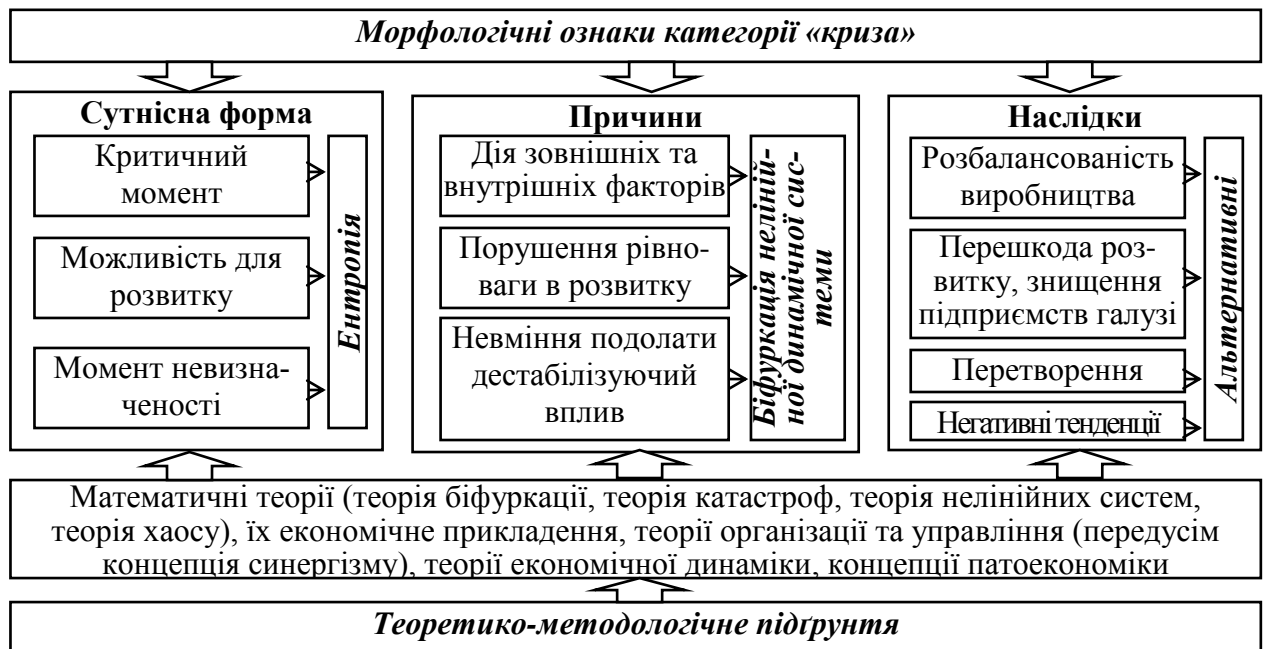


Рис. 1. Теоретико-методологічне обґрунтування категорії «криза»

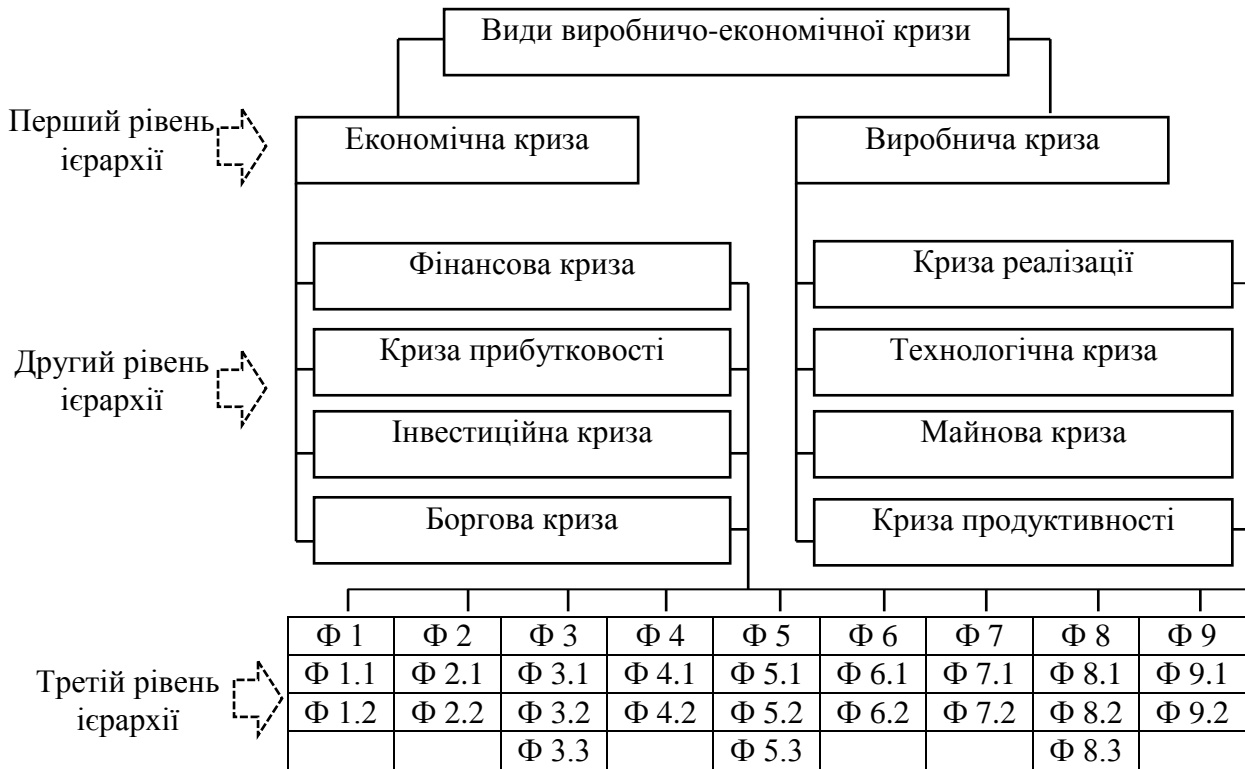
Розглядаючи кризу на мезорівні, слід враховувати її різновиди, які обумовлюють специфічні методи, заходи регулювання ними. Визначення класифікаційних ознак виробничо-економічної кризи у галузі (рис. 2) уможливило формування системи причин її виникнення, що спрощує процес їх розпізнавання та розв'язання.

Визначено проблеми розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи через розрахунок часткових коефіцієнтів еластичності операційної рентабельності у машинобудування (як результуючого показника економічного розвитку) та обсягів реалізації продукції машинобудування (результуючого показника виробничого розвитку) від зміни сукупності екзогенних та ендогенних факторів при фіксованому становищі інших.

Проведені розрахунки довели, що значний вплив на операційну рентабельність у машинобудуванні справляють екзогенні фактори: індекс інфляції ( $|E|=19,6$ ), доля державного боргу в ВВП ( $|E|=2,49$ ), державна підтримка економічного сектора ( $|E|=1,94$ ),

платоспроможність населення ( $|E|=5,96$ ). В той же час, такі фактори, як обсяги імпорту та ВВП, не мають суттєвого впливу на операційну рентабельність у машинобудуванні України.

Найвпливовішими екзогенними факторами на виробничі результати діяльності (а отже, і на їх зниження) є: обсяги реалізації у добувній промисловості ( $|E|=2,33$ ), у металургії ( $|E|=1,91$ ), конкурентоспроможність України ( $|E|=2,62$ ), ефективність професійної підготовки кадрів ( $|E|=1,6$ ).



*Ф1 - за проблематикою (Ф 1.1 - макрокризи, Ф 1.2 - мікрোকризи), Ф2 - за легкістю виявлення (Ф 2.1 - явні, Ф 2.2 - латентні (приховані)), Ф3- за ступенем впливу (Ф 3.1 - катастрофічні, Ф 3.2 - глибокі, Ф 3.3 - легкі), Ф4 - за тривалістю (Ф 4.1 - затяжні, Ф 4.2 - короточасні), Ф5 - за фазою розвитку (Ф 5.1 - стратегічна, Ф 5.2 - тактична, Ф 5.3 - операційна), Ф6 - за рівнем управлінського впливу на кризу (Ф 6.1 - керована, Ф 6.2 - некерована), Ф7 - за фактором виникнення (Ф 7.1 - екзогенні, Ф 7.2 - ендогенні), Ф8 - за стадією життєвого циклу підприємства, на якій виникла криза (Ф 8.1 - криза росту, Ф 8.2 - стагнація, Ф 8.3 - занепад), Ф9 - за закономірністю (Ф 9.1 - передбачувані, Ф 9.2 - несподівані).*

Рис. 2. Ієрархічно-фасетна класифікація виробничо-економічних криз

Значний ендогенний вплив на операційну рентабельність у машинобудуванні мають: коефіцієнт автономії, тобто рівень власного капіталу підприємств галузі ( $|E|=9,07$ ), платоспроможність машинобудівних підприємств ( $|E|=4,63$ ,  $|E|=9,58$ ,  $|E|=32,82$ ), рівень дебіторської заборгованості у структурі балансу ( $|E|=4,48$ ), рівень довгострокових зобов'язань ( $|E|=5,32$ ). Питома вага короткострокових кредитів не має суттєвого впливу на операційну рентабельність у машинобудуванні України. Результати аналізу еластичності ендогенних факторів дозволили визначити, що найвпливовішими факторами на виробничі результати діяльності є: капітальні інвестиції ( $|E|=3,36$ ), знос основних засобів ( $|E|=11,48$ ), індекс цін виробників у машинобудуванні ( $|E|=15,18$ ), вартість основних засобів ( $|E|=681,48$ ), питома вага підприємств, що впроваджували інновації ( $|E|=12,69$ ) та питома вага реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової ( $|E|=5,47$ ).



Враховуючи вищенаведене, систематизовано проблеми розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи.

Дослідження теоретико-методологічного базису механізму розвитку машинобудівної галузі та елементи механізму у загальному його розумінні дозволили сформулювати концептуальний підхід, наведений на рис. 3, на основі якого виокремлено напрями удосконалення механізму.

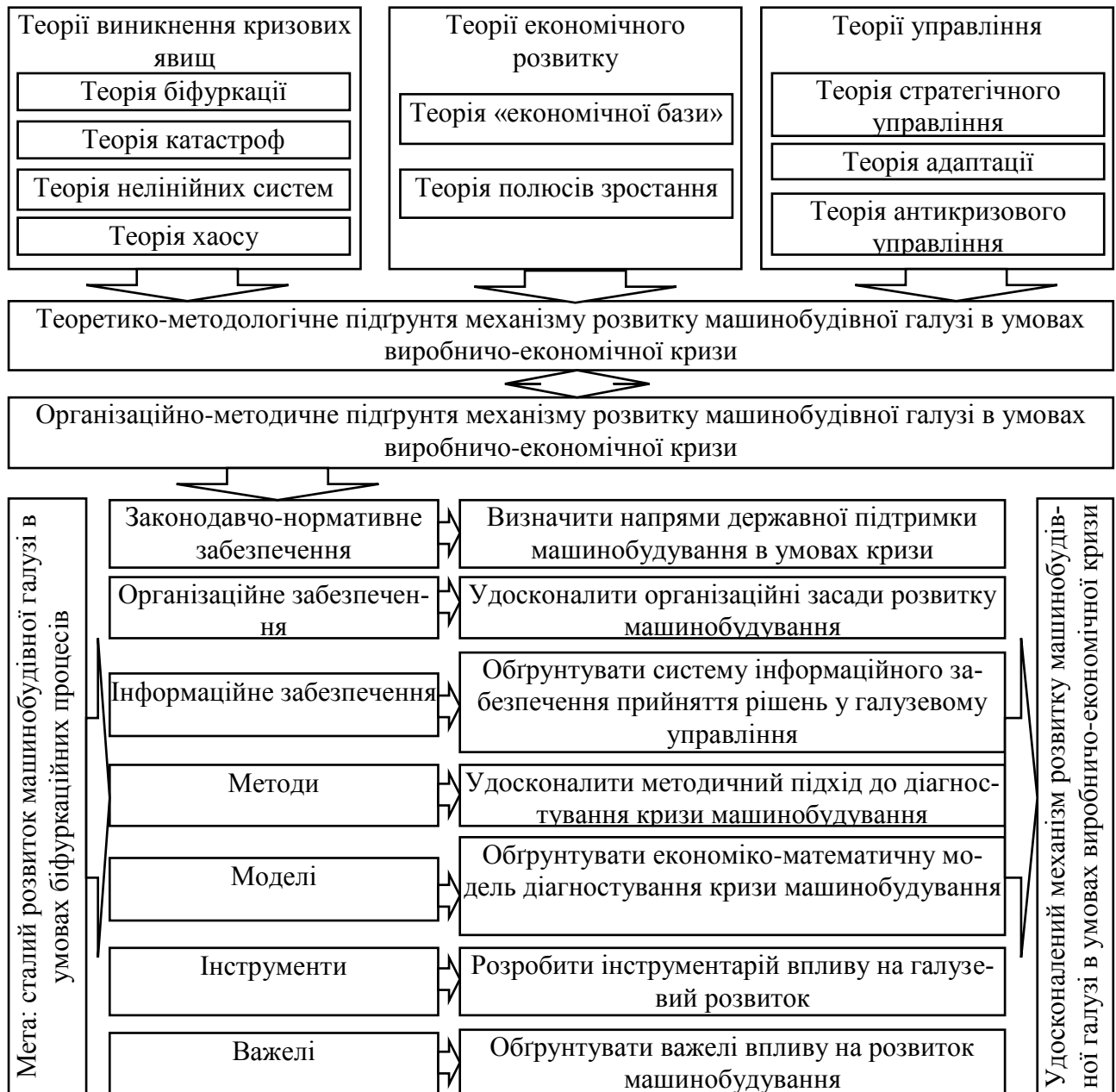


Рис. 3. Концептуальний підхід та напрями удосконалення складових механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи

Розвиток машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи є основою забезпечення життєздатності національної економіки і запорукою її міцного стану. Забезпечення розвитку машинобудівної галузі буде результативним у тому випадку, якщо буде враховано довгостроковий, стратегічний аспект кожної зі складових механізму.

У другому розділі «Методичні аспекти діагностування кризових явищ в процесі функціонування машинобудування» проведено аналіз стану машинобудування України; удосконалено систему сигнальних індикаторів розвитку виробничо-економічної кризи у машинобудуванні та методичний підхід до визначення її рівня.

Проведено аналіз динаміки показників машинобудівної галузі України (рис. 4).

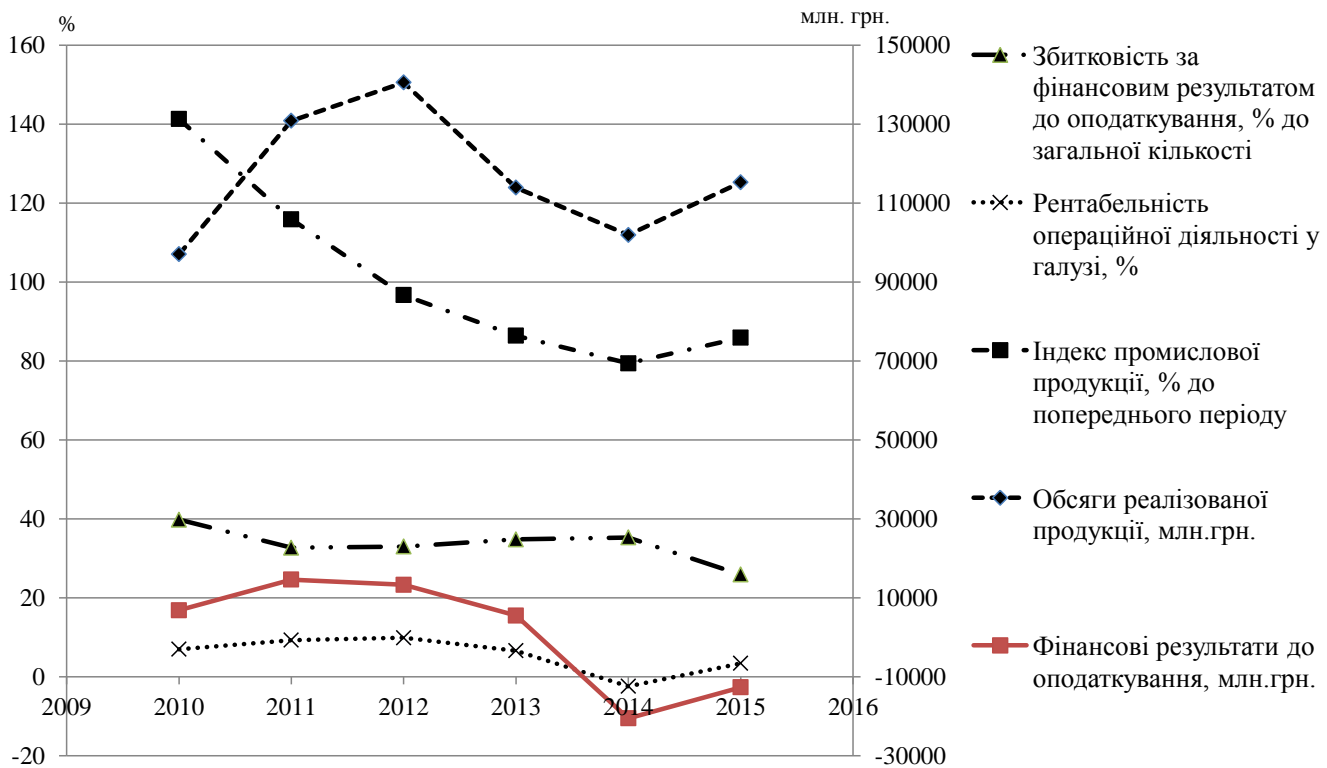


Рис. 4. Основні показники динаміки розвитку машинобудівної галузі України

Встановлено падіння питомої ваги продукції галузі у складі промислової продукції. Найбільш негативний вплив на означену тенденцію мало зниження майже в два рази частки виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів. Результати розрахунків свідчать, що протягом аналізованого періоду відбулися структурні зміни у реалізації машинобудівної продукції. Якщо у 2010 р. найбільшу частку у структурі машинобудівної продукції України займає виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, то у 2015 р. зростає питома вага виробництва електричного устаткування та виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань. Дані аналізу свідчать про від'ємний фінансовий результат до оподаткування у машинобудуванні протягом 2014-2015 рр. При чому негативна тенденція розпочалася ще у 2013 р. Не дивлячись на зниження рівня збитковості у 2015 р., третина підприємств, що займаються виробництвом автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, отримали збиток. Найбільш прибутковою є підгалузь виробництва машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань. Після від'ємного значення рентабельності операційної діяльності у машинобудуванні протягом 2014 р. відновлення результативної основної діяльності є позитивним моментом. Ріст операційної рентабельності відбувся в результаті значного зростання рентабельності виробництва комп'ютерів, електронної та оптичної продукції та автотранспортних засобів, причепів і напівп-

ричепів та інших транспортних засобів. При цьому, рентабельність операційної діяльності виробництва електричного устаткування залишається від'ємною, тобто дана підгалузь має збитки за результатами основної діяльності.

На основі аналізу методів та методик діагностики виробничо-економічного стану галузі встановлена доцільність використання методології непараметричних оцінок (сигнальний підхід), якій властиве виявлення ранніх попереджувальних сигналів для визначення кризи, для формування системи сигнальних індикаторів розвитку виробничо-економічної кризи у машинобудуванні. На базі ретроспективних спостережень удосконалено групи сигнальних індикаторів та оцінено їх за ступенем впливу на розвиток галузі (табл. 1).

Таблиця 1

**Система сигнальних індикаторів виробничо-економічної кризи  
у розвитку машинобудування України**

Група індикаторів	Індикатор	Характер тенденції перед кризою	Рівень вірогідності сигнальних індикаторів*
Екзогенні фактори впливу на економічний результат	Інфляція	Зростання	1,00
	Видатки державного бюджету на економічну діяльність	Зниження	0,50
	Сукупні ресурси в середньому за місяць у розрахунку на одне домогосподарство, скореговані на індекс інфляції	Зниження	0,75
	Доля державного боргу у ВВП	Зростання	0,63
Екзогенні фактори впливу на виробничий результат	Обсяги реалізації у добувній промисловості і розробленні кар'єрів	Зниження	0,88
	Обсяги реалізації у металургійному виробництві, виробництві готових металевих виробів	Зниження	0,88
	Конкурентоспроможність України за рейтингом СЕФ	Зниження	0,88
	Ефективність професійної підготовки кадрів	Зниження	0,63
Ендогенні фактори впливу на економічний результат	Рівень власного капіталу підприємств галузі	Зниження	0,63
	Платоспроможність підприємств машинобудування	Зниження	0,88
	Рівень дебіторської заборгованості у структурі балансу підприємств галузі	Зростання	0,63
	Рівень довгострокових зобов'язань підприємств галузі	Зростання	0,75
Ендогенні фактори впливу на виробничий результат	Капітальні інвестиції	Зниження	0,88
	Зношеність основних фондів галузі	Зростання	0,75
	Індекс цін виробників у машинобудуванні	Зростання	0,50
	Вартість основних засобів	Зниження	0,50
	Питома вага підприємств, що впроваджували інновації	Зниження	0,75
	Питома вага реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової	Зниження	0,75

\* - розраховано за формулою:  $(A+D) / (A+B+C+D)$ , де група А – кількість випадків, коли кризовий сигнал індикатору відповідав кризі; група В – кількість випадків, коли кризовий сигнал індикатору не відповідав кризі («хибний сигнал»); група С – кількість випадків, коли індикатор не сигналізував про кризу, але криза відбулася; група D – кількість випадків, коли індикатор не сигналізував про кризу, і криза не відбулася.

Наведене лягло у основу системи підтверджених сигнальних індикаторів виробничо-економічної кризи у галузі машинобудування (за якими рівень вірогідності складає більше 0,75).

Математичний апарат методичного підходу до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні України засновано на методології теорії катастроф та проведено за наступним алгоритмом:

визначення комплексного показника сталості розвитку машинобудівної галузі; дослідження регресивних рівнянь зв'язків, що описують катастрофи і їх форми відповідно до класифікації Р. Тома і В. Арнольда (касподні катастрофи (пов'язані з нестійкістю зв'язку змінної  $x_1$  з усіма іншими змінними) та омбілістичні катастрофи (пов'язані з нестійкістю зв'язку двох змінних  $x_1$  і  $x_2$  з усіма іншими змінними)) через порівняння рівнів детермінації рівнянь стійких зв'язків і рівнянь катастроф; прогнозування розвитку галузі.

Комплексний показник сталості розвитку машинобудівної галузі пропонується визначати за формулою середньоарифметичної простої з урахуванням однакової важливості економічної та виробничої складової сталого розвитку:

$$IR_{int} = \frac{IR_e + IR_v}{2}, \quad (1)$$

де  $IR_e$ ,  $IR_v$  – інтегральні показники економічної та виробничої складових сталого розвитку галузі відповідно.

Клас сталості розвитку машинобудівної галузі визначається виходячи з наступного:

абсолютний стійкий розвиток –  $IR_{int} \geq 0,4$ , коригування не вимагаються;

високий стійкий розвиток –  $IR_{int} = [0,20;0,39]$ , необхідно утримувати сталий розвиток на даному рівні;

слабостійкий розвиток –  $IR_{int} = [0,00;0,19]$ , потрібні незначні коригування для підвищення показників;

спад –  $IR_{int} = [-0,30;-0,01]$ , необхідні термінові коригувальні дії для підвищення показників, розробити заходи щодо посилення складових сталого розвитку галузі;

нестійкий розвиток –  $IR_{int} < -0,30$ , необхідно вжити кардинальні дії по підвищенню показників, розробка заходів для сталого розвитку машинобудівної галузі.

Інтегральний показник економічної складової сталого розвитку визначається:

$$IR_e = 0,46 p_e + 0,3k_e - 0,13h_e - 0,11r_e, \quad (2)$$

де  $p_e$  – коефіцієнт зміни платоспроможності населення (реальних доходів);  $k_e$  – коефіцієнт зміни державної підтримки;  $h_e$  – темп інфляції;  $r_e$  – коефіцієнт зміни долі державного боргу у ВВП.

Інтегральний показник виробничої складової сталого розвитку визначається:

$$IR_v = 0,57 p_v + 0,33k_v - 0,10h_v, \quad (3)$$

де  $p_v$  – коефіцієнт зміни обсягів реалізації у добувній промисловості і розробленні кар'єрів;  $k_v$  – коефіцієнт зміни обсягів реалізації у металургійному виробництві, виробництві готових металевих виробів;  $h_v$  – коефіцієнт зміни конкурентоспроможності України за рейтингом СЕФ.

Вагові коефіцієнти значущості показників економічної та виробничої складових визначалися методом аналізу ієрархій (МАІ), розробленим Т. Сааті.

Розрахунки за даними моделями показали, що з 2012 по 2014 рр. нестабільна внутрішня ситуація негативно позначилася на економічному (зниження з 0,03 у 2012 р. до -0,25 у 2014 р.) інтегральному показнику, що призвело до зниження рівня комплексного індикатора сталості розвитку машинобудування у 2014 р. (до -0,11) і визначило необхідність більш глибоких досліджень параметрів катастрофи в галузі та удосконалення механізму її розвитку.

Запропонований методичний підхід до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні України враховує вплив різних чинників і дозволяє проводити не тільки ретроспективний аналіз, а й оцінити стійкість стану розвитку галузі в майбутньому при нанесенні різних керуючих впливів.

У третьому розділі «Удосконалення механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи» проведено моделювання розвитку машинобудування України в умовах виробничо-економічної кризи; формалізовано елементи механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи та розвинуто його організаційне забезпечення.

Дослідження регресивних рівнянь зв'язків, що описують катастрофи і їх форми, дозволило встановити, що визначення нестійкого або стійкого розвитку в галузі за допомогою методів теорії катастроф, засноване на побудові моделей сталого розвитку і катастроф, які трактують ситуацію, що склалася в економіці машинобудування за економічними та виробничими показниками, мають описуватися як модель катастрофи типу «гіперболічна омбіліка». Параметри катастрофи в галузі за типом гіперболічна омбіліка за виробничими та економічними показниками мають вигляд:

$$PR_e = 0,0035 p_e^3 - 0,0053 k_e^3 - 0,2402 p_e k_e + 0,5960 p_e + 3,8488 k_e; \quad (4)$$

$$R^2 = 0,95; F = 0,0014$$

$$PR_v = -0,0003 p_v^3 - 0,00008 k_v^3 + 0,007 p_v k_v + 0,8058 p_v + 0,539 k_v; \quad (5)$$

$$R^2 = 0,98; F = 0,0021$$

де –  $PR_e, PR_v$  приріст показників економічної (операційної рентабельності) та виробничої (обсягу реалізації) складових сталого розвитку галузі. Якщо значення показників позитивне та зростає – можна говорити про сталий розвиток машинобудування, якщо негативне – констатується наявність деструктивних процесів у галузі.

Для порівняння в табл. 2 представлено прогноз зміни динаміки значення результуючих показників економічної та виробничої складових розвитку машинобудування, отриманих за допомогою регресійної моделі (побудована на основі ретроспективних даних), функції «ПРЕДСКАЗ» пакету *MS Excel* та за гіперболічною омбілікою.

**Прогноз зміни динаміки значення результуючих показників економічної та виробничої складових розвитку машинобудування**

Рік	За економічними показниками $PR_e$ (%)			За виробничими показниками $PR_v$ (%)		
	регресійна модель	за функцією «ПРЕДСКАЗ»	гіперболічна омбіліка	регресійна модель	за функцією «ПРЕДСКАЗ»	гіперболічна омбіліка
2016	3,951233	-4,15969	-0,62511	2,77787	1,615595	8,956422
2017	3,801045	-4,34023	-1,69958	2,70279	1,589908	8,369784
2018	3,661856	-4,53715	-2,66694	2,631661	1,565026	7,856515
2019	3,532501	-4,75279	-3,55684	2,564181	1,54091	7,403695
2020	3,411973	-4,98995	-4,39142	2,500074	1,517527	7,001225

Аналіз отриманих результатів свідчить про наявність деструктивних факторів в розвитку машинобудівної галузі. Однак вплив цих факторів на економічну та виробничу складову не однаковий. Виробнича складова менш схильна до такого впливу. Виробничий потенціал машинобудівної галузі повільніше реагує на дестабілізуючі чинники.

Також слід зазначити, що прогнози значення отримані за допомогою регресійної моделі та функції «ПРЕДСКАЗ» недостатньо точно описують динаміку зміни стану машинобудівної галузі на найближчу перспективу, адже не враховують умов макроекономічного середовища, нелінійність їх впливу на розвиток машинобудування. На нашу думку, результати, що отримані за допомогою гіперболічної омбіліки є більш реалістичними. Можна передбачити, що найближчою перспективою зростатимете (хоч і невеликими темпами) обсяг реалізації продукції машинобудування, проте операційна рентабельність машинобудівних підприємств буде знижуватися в результаті фінансово-економічних макрочинників, що потребує втручання держави у процеси регулювання розвитку галузі.

Узагальнення мети, завдань, суб'єктів та об'єктів, інструментів, методів та важелів регулювання дозволило формалізувати механізм розвитку машинобудування в період виробничо-економічної кризи (рис. 5). Означене дозволить підвищити економічні та виробничі результати розвитку галузі, забезпечити конкурентоспроможність вітчизняної продукції на світовому ринку, відновити економічний ріст у країні. Звісно, такі дії мають супроводжуватися організаційними змінами, формуванням належної законодавчої бази, що відповідає антикризовій державній політиці. Враховуючи різноплановість впливу завдань Антикризової політики розвитку машинобудування на стан національної економіки, потрібним є їх узагальнення, координація та узгодження шляхом обговорення, прогнозування наслідків для машинобудування та економічного стану держави, виявлення найбільш вагомих та дієвих заходів. З цією метою пропонується створити Комітет антикризового державного управління у промисловості при Кабінеті Міністрів України як регулюючого органу, в тому числі галузі машинобудування.

Встановлено, що організаційне забезпечення механізму розвитку галузі через реалізацію Антикризової програми має відбуватися за наступними етапами: підготовчий етап (2017 р.), на якому визначаються проблемні аспекти розвитку галузі через діагностування її стану, встановлення причин дестабілізуючих змін, визначення

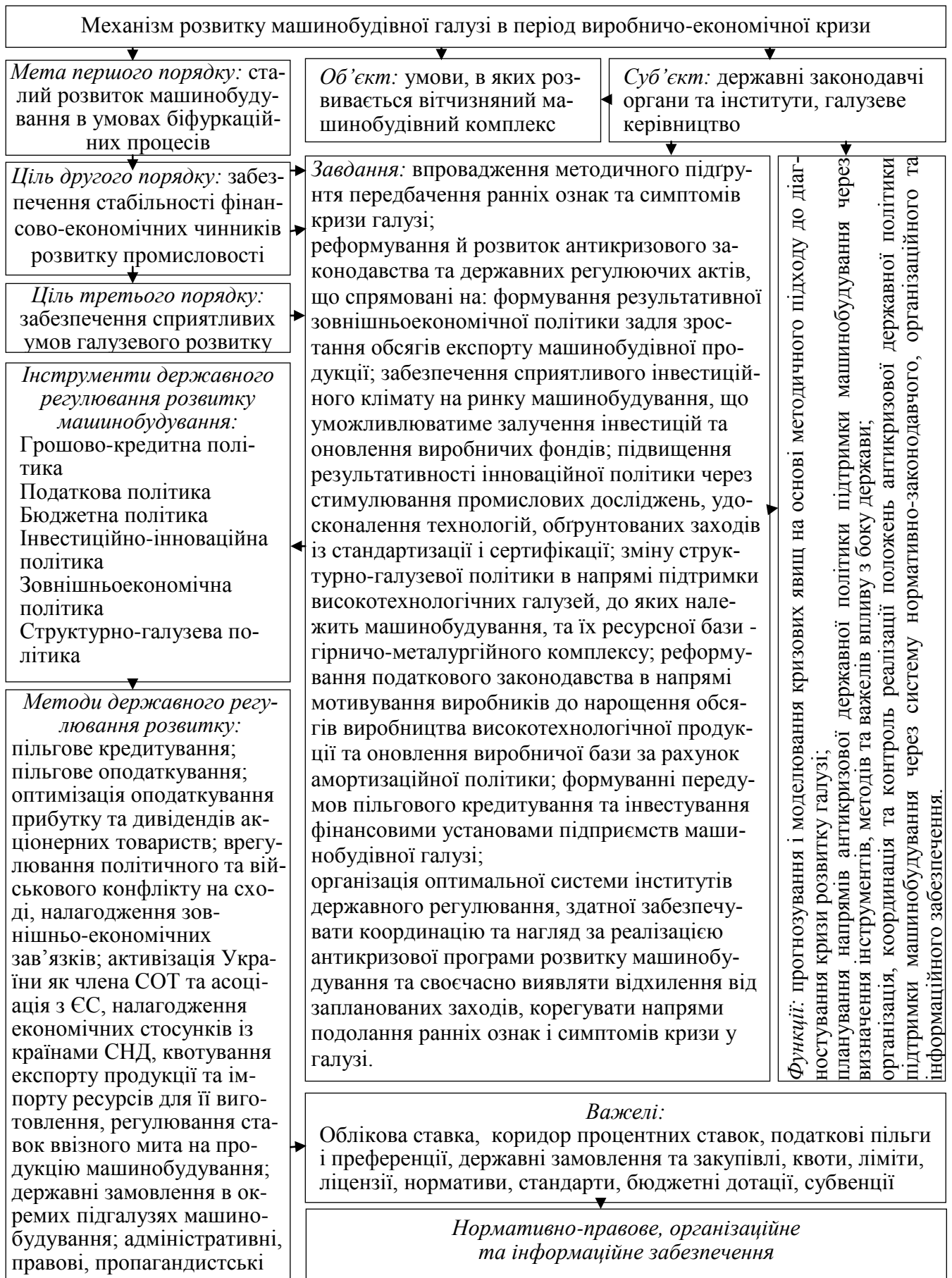


Рис. 5. Структура механізму розвитку машинобудування в період виробничо-економічної кризи

напрямів структурної перебудови напрямів галузевої підтримки високотехнологічних підгалузей машинобудування; етап створення сприятливих передумов розвитку машинобудівної галузі (2018 р.). На цьому етапі мають впроваджуватися податкові та фінансово-кредитні важелі стимулювання розвитку, бути запроваджено методи макроекономічної стабілізації, що сприятиме покращенню інвестиційного клімату; інноваційно-інвестиційний етап (2019-2020 рр.) передбачає активізацію інвестиційних та відповідних ним інноваційних процесів у галузі, підвищення конкурентоспроможності продукції, збільшення державних замовлень на вітчизняному ринку та реалізацію зовнішньоекономічної політики для зростання обсягів експорту на світових ринках машинобудування.

Розроблені пропозиції Антикризової програми розвитку машинобудування створюють наукове підґрунтя корегування Стратегії сталого розвитку України та Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості. Наявність такого зворотного зв'язку позитивно впливатиме на якість вирішення національних економічних проблем та забезпечуватиме їх системне вирішення.

## ВИСНОВКИ

В дисертації вирішено наукове завдання поглиблення теоретичних засад, удосконалення методичних підходів і організаційних положень щодо механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи. Отримані результати полягають у наступному:

1. Взнявши за основу розгляд кризи с позиції теорії бифуркації, її зміст, слід методологічно обґрунтувати з огляду на означену теорію та теорії хаосу, катастроф, нелінійних систем, концепцію синергізму, що тісно пов'язані із теорією бифуркації. У роботі застосовано ієрархічно-фасетний метод класифікації виробничо економічної кризи, який визначає сферу проблематики та її ланки на перших двох рівнях, а також набір фасет класифікації на третьому рівні. Практична значущість запропонованої класифікації полягає у створенні підґрунтя для розпізнавання конкретної проблемної ситуації та її опису досить великою кількістю дескрипторів, які відповідають значенням різних фасетів.

2. Встановлено, що екзогенними причинами, що впливають на виникнення кризових явищ на підприємствах машинобудівного комплексу, можливо обґрунтовано назвати: спад темпів розвитку ГМК України, зниження конкурентоспроможності України внаслідок певних політичних та внутрішньоуправлінських державних факторів, неефективну підготовку кадрового потенціалу. Проблемами зниження рентабельності операційної діяльності у машинобудуванні обґрунтовано будемо вважати інфляційні процеси у країні, зниження державної підтримки реального сектору економіки, зростаючий державний борг та необхідність сплати коштів за його обслуговування, зниження рівня життя населення, що позначається на платоспроможному попиті на продукцію машинобудування. З проведеного аналізу можливо констатувати, що ендогенними причинами економічної кризи у машинобудуванні України є зниження рівня власного капіталу та нарощення позикового, низька абсолютна та швидка ліквідність (недостатній обсяг грошових коштів та їх еквівалентів та дебіторської заборгованості для покриття короткострокових зобов'язань), нерозвинена кредитна політика у машинобудуванні, завеликий обсяг довгострокових зобов'язань. Ендогенними причинами,



що впливають на виникнення кризових явищ у виробництві машинобудівного комплексу, можливо обґрунтовано назвати: падіння обсягу капітальних інвестицій, зношеність основних фондів, що не дозволяє якісно використовувати наявний їх фонд, зниження інноваційної активності підприємств галузі.

3. Удосконалено концептуальні положення механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи, який у сучасних умовах має відбуватися на основі обґрунтованих та комплексних рішень суб'єктів державного управління, що сприятиме передбаченню та нейтралізації симптомів та факторів галузевої кризи, ліквідації галузевих диспропорцій, підвищенню експортного потенціалу країни, нарощенню валового виробництва та забезпечуватиме економічний ріст. Формування сучасного методологічного підґрунтя обумовило подальшу формалізацію методичного та організаційного забезпечення розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи.

4. Доповнено систему підтверджених сигнальних індикаторів виробничо-економічної кризи у галузі машинобудування: на рівень економічної кризи галузі впливають: інфляція; сукупні ресурси в середньому за місяць у розрахунку на одне домогосподарство, скореговані на індекс інфляції; платоспроможність підприємств машинобудування; рівень довгострокових зобов'язань підприємств галузі; на рівень виробничої кризи впливають: обсяги реалізації у добувній промисловості і розробленні кар'єрів; обсяги реалізації у металургійному виробництві, виробництві готових металевих виробів; конкурентоспроможність України за рейтингом СЕФ; капітальні інвестиції; зношеність основних фондів галузі; питома вага підприємств, що впроваджували інновації; питома вага реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової.

5. Удосконалено методичний підхід визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні, що полягає у розвитку патоекономіки на мезорівні, базується на розпізнаванні точок біфуркації у галузевому розвитку; визначенні глибини кризової ситуації; аналізі причин виникнення проблемної ситуації через застосування інструментів кореляційно-регресійного аналізу чинників зовнішнього середовища та стану галузі; розробці системи важелів та інструментів регулювання розвитку машинобудування; ситуативному прогнозуванні розвитку галузі. Означене дозволяє своєчасно впроваджувати дієві методи та інструменти ліквідації виробничо-економічної кризи або її нейтралізації, що, у кінцевому підсумку, уможливить досягнення стійкого розвитку машинобудування.

6. Удосконалення механізму розвитку машинобудування запропоновано реалізовувати за наступними напрямками: застосування методичного підходу до ранньої діагностики ознак та симптомів кризи; забезпечення політичної та макроекономічної стабільності; реформування податкового законодавства через впровадження системи пільг та преференцій; стимулювання інвестиційно-інноваційних процесів; удосконалення зовнішньоекономічної політики держави; розвиток практики держзакупівель та держзамовлень в окремих підгалузях машинобудівного комплексу. Дієвість механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи досягається через комплексне врахування різноспрямованих заходів та поєднання в єдину систему різнопланових інструментів, що підлеглі одній цілі. При цьому мають реалізовуватися як антициклічні заходи, так і методи сприяння поживавленню і підйому галузевого розвитку. Сукупність запропонованих методів та інструментів забезпечуватиме позитивну динаміку виробничих та економічних результатів діяльності

машинобудівної галузі, зростання рівня конкурентоспроможності країни, її ВВП, покращення стану платіжного балансу через ріст експорту, згладжуватиме коливання національної економіки тощо.

7. Розвинуто організаційне забезпечення механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи через створення Комітету антикризового державного управління у промисловості при Кабінеті Міністрів України в якості органу розробки та реалізації Антикризової програми розвитку машинобудування. Пропонована у роботі етапність реалізації Антикризової програми відповідає «Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року». В свою чергу, діяльність означеного Комітету уможливить підвищення адаптивності процесів реагування на деструктивні зміни зовнішнього і внутрішнього середовища, реалізацію комплексного підходу до розвитку галузі за умови прояву симптомів кризових явищ, розробку та оптимізацію пріоритетності різноспрямованих заходів щодо їх подолання, враховуючи стан та спроможність підтримки національної економіки. Функціональними обов'язками запропонованого органу у регулюванні галузі машинобудування мають бути: аналіз тенденцій зовнішнього середовища та стану галузі, обробка та координація пропозицій окремих суб'єктів, обговорення та узгодження плану дій щодо подолання кризових явищ у галузі з делегованими представниками та експертами, висування програм та проєктів для розгляду та затвердження законодавчими органами влади.

8. Удосконалений механізм розвитку машинобудування в комплексі із організаційним та інформаційним його забезпеченням формує передумови укріплення інноваційного та інвестиційного базису машинобудівних підприємств, допомагає подолати проблеми фінансування їх діяльності. Врахування засад патоекономіки, ранньої діагностики «хвороб» галузі, забезпечення профілактичних та відновлюваних заходів у період очевидних кризових симптомів, застосування антикризових державних програм підтримки машинобудування позитивним чином позначиться і на подоланні галузевих біфуркаційних процесів, недопущенні поглиблення кризи та входження до депресивного стану вітчизняного машинобудування.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Статті у наукових фахових виданнях та виданнях,  
внесених до наукометричних баз даних:*

1. Райчева Л. І. Організаційні засади впровадження механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи / Л. І. Райчева // Вісник Східноукраїнського університету імені Володимира Даля: наук. журн. – Сєверодонецьк: СНУ ім. В. Даля, 2016. – № 3 (227). – С. 65 – 69 (0,59 ум.-друк. арк.).

2. Райчева Л. І. Формалізація елементів механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи / Л. І. Райчева // Бізнес-Інформ<sup>1</sup>. – Харків : ІНЖЕК, 2016. – № 10. – С. 160 – 165 (0,75 ум. друк. арк.).

3. Іовчева Л. І. Методичний підхід до визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні України / Л. І. Іовчева // Держава та регіони : наук.-виробн.

<sup>1</sup>Входить до міжнародних наукометричних баз: *Index Copernicus, Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, CiteFactor, Directory of Open Access Journals, Open Academic Journals Index, BASE*

журн. Класичного приватного університету. – Запоріжжя : КПУ, 2016. – № 1 (88). – С. 14 – 17. – (Сер. «Економіка та підприємництво») (0,40 ум.-друк. арк.).

4. Смерічевський С.Ф. Концептуальний підхід до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи / Л. І. Іовчева, С.Ф. Смерічевський // Науковий вісник Херсонського державного університету: наук.-практ. журнал. – Херсон: «ВД «Гельветика», 2015. – Ч. 3. – С. 42 – 45 (сер. «Економічні науки», вип. 15.) (0,44 ум. друк. арк.). *Особистий внесок: сформовано теоретико-методологічне підґрунтя розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи (0,22 ум. друк. арк.)*

5. Іовчева Л. І. Розвиток машинобудівних підприємств в умовах виробничо-економічної кризи: екзогенні фактори впливу / Л. І. Іовчева // Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського<sup>2</sup>: наук. журн. – Кременчук: КрНУ, 2015. – Вип. 5 (94). – С. 155 – 161 (0,48 ум. друк. арк.).

6. Іовчева Л. І. Теоретичні аспекти виникнення та розвитку кризи в процесі функціонування підприємства / Л. І. Іовчева // Науковий Вісник ДДМА: зб. наук. праць. – 2014. – № 4 (15 Е). – С. 199 – 204 (0,46 друк. арк.).

#### *Матеріали наукових конференцій*

7. Іовчева Л. І. Методи та методики діагностики виробничо-економічного стану машинобудівної галузі / Л. І. Іовчева // Dezvoltarea sistemelor sociale și economice într-un mediu competitiv la nivel global: tez. conf. științ. internaț. (26 Febr. 2016, Chișinău). – Chișinău : Universitate de stat din Moldova, 2016. – Partea a doua. – P. 48 – 50 (0,18 ум.-друк. арк.).

8. Смерічевський С. Ф. Проблеми і перспективи розвитку машинобудівної галузі в кризових умовах / С. Ф. Смерічевський, Л. І. Іовчева // Економіко-культурологічне позиціонування України в світовому глобалізованому просторі: матер. І Міжнар. наук.-практ. конф. (14 – 15 лют. 2016 р., м. Кошице, Словаччина). – Кошице, 2016. – С. 145 – 148 (0,24 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: визначено проблеми розвитку машинобудівної галузі України (0,12 ум.-друк. арк.)*

9. Іовчева Л. І. Вдосконалення концептуального підходу до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи / Л. І. Іовчева // Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності: матер. III Міжнар. наук.-практ. конф. (10 – 12 грудн. 2015 р., м. Кременчук). – Кременчук: КрНУ ім. М. Остроградського, 2015. – С.207 – 209 (0,10 ум.-друк. арк.).

10. Іовчева Л. І. Ієрархічно-фасетна класифікація виробничо-економічних криз / Л. І. Іовчева // Актуальні проблеми економіки в умовах фінансової кризи: матер. Міжн. наук.-практ. конф. (18 – 19 вересн. 2015 р., м. Київ) – Київ : «Аналітичний центр «Нова Економіка», 2015. – С. 69 – 72 (0,24 ум.-друк. арк.).

11. Пипко С.О. Тенденції розвитку машинобудівної галузі України / С. О. Пипко, Іовчева Л. І. // Економіка в сучасних умовах: стан, проблеми та пошук шляхів їх подолання : матер. Міжн. наук.-практ. конф. (26 – 27 червн. 2015 р.) – Львів : ГО «Львівська економічна фундація», 2015. – Ч. I. – С. 75 –77 (0,17 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: сформовано систему виробничо-економічних показників розвитку машинобудування України (0,09 ум.-друк. арк.)*

<sup>2</sup>Входить до міжнародних наукометричних баз даних «Ulrich's Web Global Serials Directory», «eLIBRARY», «Index Copernicus», «Polish Scholarly Bibliography», «Infobase Index», «Inspec», «Open Academic Journals Index», «Google Scholar», «CiteFactor» і «Scientific Indexing Services».

## АНОТАЦІЯ

**Райчева Л.І. Механізм розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи.** – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Донбаська державна машинобудівна академія Міністерства освіти і науки України, Краматорськ, 2017.

В дисертації вирішено наукове завдання поглиблення теоретичних засад, удосконалення методичних підходів і організаційних положень щодо механізму розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи. Обґрунтовано зміст виробничо-економічної кризи у галузі. Встановлені екзогенні та ендогенні причини, що впливають на виникнення кризових явищ на підприємствах машинобудівного комплексу. Удосконалено концептуальний підхід до механізму розвитку машинобудування в умовах виробничо-економічної кризи. Обґрунтовано систему підтверджених сигнальних індикаторів виробничо-економічної кризи у галузі. Удосконалено методичний підхід визначення рівня виробничо-економічної кризи у машинобудуванні. Удосконалено механізм розвитку машинобудування. Розвинуто організаційне забезпечення механізму розвитку галузі через реалізацію Антикризової програми та реорганізацію відносин в системі регулювання.

***Ключові слова:** механізм, розвиток, машинобудівна галузь, машинобудування, виробничо-економічна криза, державне регулювання, політика.*

## АННОТАЦИЯ

**Райчева Л.И. Механизм развития машиностроительной отрасли в условиях производственно-экономического кризиса.** – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Донбасская государственная машиностроительная академия Министерства образования и науки Украины, Краматорск, 2017.

В диссертации решена научная задача углубления теоретических основ, совершенствования методических подходов и организационных положений механизма развития машиностроительной отрасли в условиях производственно-экономического кризиса.

Содержание кризиса методологически обосновано, учитывая теорию бифуркации, теории хаоса, катастроф, нелинейных систем, концепцию синергизма, тесно связанные с теорией бифуркации. Установлено, что экзогенными причинами, влияющими на возникновение кризисных явлений на предприятиях машиностроительного комплекса, возможно обоснованно назвать: спад темпов развития ГМК Украины, снижение конкурентоспособности Украины вследствие определенных политических и внутриуправленческих государственных факторов, неэффективную подготовку кадрового потенциала. Проблемы снижения рентабельности операционной деятельности в машиностроении обоснованно считаются инфляционные процессы в стране, снижение государственной поддержки реального сектора экономики, растущий государственный долг, снижение уровня жизни населения, что сказывается на

платежеспособный спрос на продукцию машиностроения. Из проведенного анализа можно констатировать, что эндогенными причинами экономического кризиса в машиностроении Украины является снижение уровня собственного капитала и наращивание заемного, низкая абсолютная и быстрая ликвидность (недостаточный объем денежных средств и их эквивалентов и дебиторской задолженности для покрытия краткосрочных обязательств), неразвитая кредитная политика в машиностроении, велик объем долгосрочных обязательств. Эндогенными причинами, влияющими на возникновение кризисных явлений в производстве машиностроительного комплекса, возможно обоснованно назвать: падение объема капитальных инвестиций, износ основных фондов, не позволяет качественно использовать имеющийся их фонд, снижение инновационной активности предприятий отрасли.

Совершенствование концептуальных положений механизма развития машиностроения в условиях производственно-экономического кризиса должно происходить на основе обоснованных и комплексных решений субъектов государственного управления, которые будут способствовать предвидению и нейтрализации симптомов и факторов отраслевого кризиса, ликвидации отраслевых диспропорций, повышению экспортного потенциала страны, наращиванию валового производства и обеспечивать экономический рост.

Обоснована система подтвержденных сигнальных индикаторов производственно-экономического кризиса в области машиностроения: на уровень экономического кризиса отрасли влияют: инфляция, совокупные ресурсы в среднем за месяц в расчете на одно домохозяйство, скорректированные на индекс инфляции; платежеспособность предприятий машиностроения; уровень долгосрочных обязательств предприятий отрасли; на уровень производственного кризиса влияют: объемы реализации в добывающей промышленности и разработке карьеров; объемы реализации в металлургическом производстве, производстве готовых металлических изделий; конкурентоспособность Украины по рейтингу ВЭФ; капитальные инвестиции; изношенность основных фондов отрасли; удельный вес предприятий, которые внедряли инновации; удельный вес реализованной инновационной продукции в объеме промышленной.

Усовершенствован методический подход определения уровня производственно-экономического кризиса в машиностроении, заключающийся в развитии патоэкономики на мезоуровне, базируется на распознавании точек бифуркации в отраслевом развитии; определении глубины кризисной ситуации; анализе причин возникновения проблемной ситуации путем применения инструментов корреляционно-регрессионного анализа факторов внешней среды и состояния отрасли; разработке системы рычагов и инструментов регулирования развития машиностроения; ситуативном прогнозировании развития отрасли. Указанное позволяет своевременно внедрять эффективные методы и инструменты ликвидации производственно-экономического кризиса или его нейтрализации, что, в конечном итоге, позволит достичь устойчивого развития машиностроения.

Усовершенствование механизма развития машиностроения предложено реализовывать по следующим направлениям: применение методического подхода к ранней диагностики признаков и симптомов кризиса; обеспечение политической и макроэкономической стабильности; реформирования налогового законодательства

путем внедрения системы льгот и преференций; стимулирования инвестиционно-инновационных процессов; совершенствования внешнеэкономической политики государства; развитие практики госзакупок и госзаказов в отдельных подотраслях машиностроительного комплекса. Действенность механизма развития машиностроения в условиях производственно-экономического кризиса достигается через комплексное учета разнонаправленных мероприятий и сочетание в единую систему разноплановых инструментов, подчиненные одной цели. При этом должны реализовываться как антициклические мероприятия, так и методы содействия оживлению и подъему отраслевого развития.

Установлено, что организационное обеспечение механизма развития отрасли через реализацию антикризисной программы должно происходить по следующим этапам: подготовительный этап (2017), на котором определяются проблемные аспекты развития отрасли через диагностирования ее состояния, установления причин дестабилизирующих изменений, определения направлений структурной перестройки направлений отраслевой поддержки высокотехнологичных подотраслей машиностроения; этап создания благоприятных предпосылок развития машиностроительной отрасли (2018). На этом этапе должны внедряться налоговые и финансово-кредитные рычаги стимулирования развития, быть внедрены методы макроэкономической стабилизации, что будет способствовать улучшению инвестиционного климата; инновационно-инвестиционный этап (2019-2020 гг.) предусматривает активизацию инвестиционных и соответствующих им инновационных процессов в отрасли, повышение конкурентоспособности продукции, увеличение государственных заказов на отечественном рынке и реализации внешнеэкономической политики для роста объемов экспорта на мировых рынках машиностроения.

***Ключевые слова:** механизм, развитие, машиностроительная отрасль, машиностроение, производственно-экономический кризис, государственное регулирование, политика.*

## SUMMARY

**Raycheva L.I. The Mechanism of the Engineering Industry Development in Conditions of Production and Economic Crisis.** – As a manuscript.

The thesis for obtaining a degree of Candidate of Economics in the specialty 08.00.03 – National Economy and State Economic Policy.– Donbass State Engineering Academy of Ministry of Education and Science of Ukraine, Kramatorsk, 2017.

In the thesis solvation of scientific tasks of deepening theoretical principles, improving methodological approaches and organizational support for the engineering industry development in the conditions of production and economic crisis is proposed. The essence of production crisis in the industry is grounded. Exogenous and endogenous factors influencing the emergence of crisis in the machine-building enterprises are ascertained. Conceptual approach to the improvement of mechanism of the engineering industry development in the conditions of crisis is developed. The system of the confirmed alarm indicators of a productive and economic crisis in branch is proved. Methodical approach to determination of level of productive and economic crisis in the engineering is improved. The system of the confirmed alarm indicators of a production and economic crisis in branch is proved.

Methodical approach to determination of level of productive and economic crisis in mechanical engineering is improved. The mechanism of development of mechanical engineering is improved. Organizational support of the mechanism of branch development through implementation of the Anti-recessionary program and reorganization of the relations in system of regulation is developed.

**Keywords:** mechanism, development, engineering industry, engineering, productive and economic crisis, government regulation, policy.

Підписано до друку 27.02.2016. Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 0,9.  
Обл.-вид. арк. 0,9. Друк лазерний. Зам. № 705. Накл. 100 пр.

Видавець і виготівник  
Донбаська державна машинобудівна академія  
84313, м. Краматорськ, вул. Академічна (Шкадінова), 72.  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи  
ДК № 1633 від 24.12.2003

