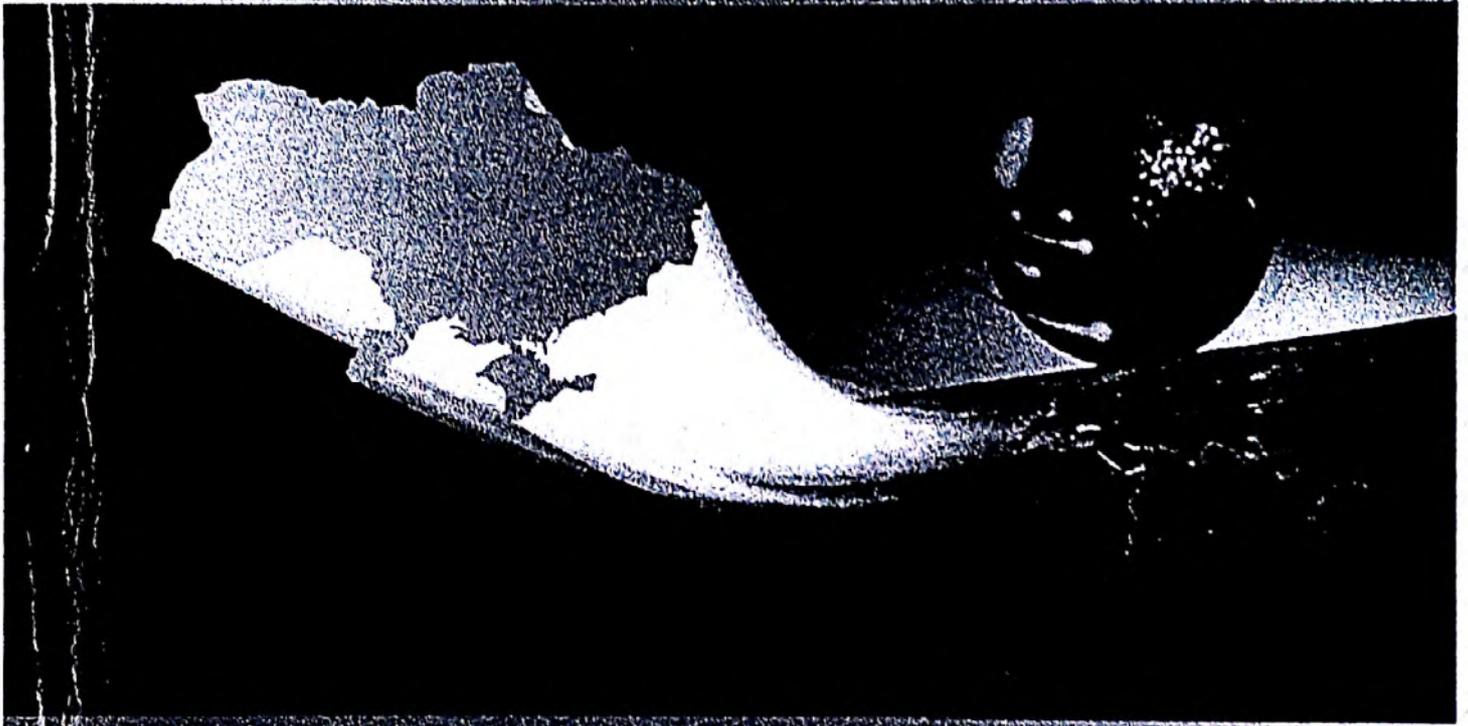


**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРКАСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ БОГДАНА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО**

24-26 вересня 2003 року



Доповіді та сповіщення

**міжнародна наукова конференція
“СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ
РИНКОВИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ У
ПОСТСОЦІАЛІСТИЧНИХ КРАЇНАХ”**

- оптимизировать запасы материальных ценностей, а также снижать собственные затраты в производственной и непроизводственной сферах;
- наряду с поставками оборудования предоставлять заказчику полный комплекс проектных, строительных, монтажных, финансовых и прочих услуг.

Проектом предусмотрено формирование комплекса испытательного и измерительного оборудования, которое должно обеспечить:

- исполнение в полном объеме требований контрактов, которые могут изменяться в широком диапазоне в зависимости от объекта, условий эксплуатации, климатических и сейсмических условий, способов транспортировки и других требований;
- соответствие систематически усиливающимся требованиям отечественных и международных стандартов;
- внедрение оперативной оценки качества на более ранних стадиях производства (входящий контроль материалов и комплектующих изделий, измерение и испытание на промежуточных технологических этапах), что обуславливает снижение себестоимости и повышение конкурентоспособности продукции.

Осуществление проекта технического перевооружения, модернизации и расширения функционального диапазона испытательного комплекса позволит значительно улучшить контроль за качеством выпускаемой продукции, что в свою очередь обеспечит выполнение требований международных стандартов. Как следствие, возрастет авторитет предприятия на международном рынке, что будет способствовать появлению новых заказчиков. Все это, в конечном счете, увеличит прибыль предприятия.

МАШИНОБУДІВНИЙ КОМПЛЕКС: ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗРОСТАННЯ

Є.В.Бридун,

кандидат економічних наук
Інститут економічного прогнозування НАН України

Під час перехідного етапу економіки України має бути досягнута стратегічна мета - створення ринкової соціально-орієнтованої економіки, де "внутрішній ринок є чинником довгострокового економічного зростання". Тому розвиток внутрішнього ринку вимагає виваженої державної промислової політики, яка враховує пріоритети розвитку

окремих "критеріальних ринків" та секторів економіки. На цьому етапі розвиток ринку машинобудівної продукції є визначальним, адже машинобудування забезпечує у першу чергу реалізацію ресурсо- і енергозберігаючих технологій у галузях реального сектору економіки та технологічне переоснащення і автоматизацію промислових підприємств.

Виробники машинобудівної продукції за останні десять років зіткнулися з низкою проблем, зокрема: розривом господарських зв'язків, зменшенням серійності виробництва, зниженням платоспроможності споживачів, стрімкою зміною кон'юнктури ринку високотехнологічних товарів та технологій, економічною інтервенцією зарубіжних компаній, відсутністю дієвих механізмів захисту вітчизняного ринку тощо.

Тенденція зростання загальних обсягів виробництва у машинобудуванні виникла лише у 2000-2001 рр. (відповідно 16,8% і 18,8%) і зберігалася у 2002 р. (11,3%). Цей позитивний результат, безперечно, має системне походження. Він є наслідком комбінованої взаємодії внутрішніх та зовнішніх факторів, які задіяли наявні ресурси зростання. Позитивні зміни, перш за все, пов'язані зі сприятливою світовою економічною кон'юктурою та зростанням доходів у експортоорієнтованих галузях (чорній металургії та хімічній промисловості), які, у свою чергу, спричинили зростання внутрішнього платоспроможного попиту на промислову продукцію, зокрема продукцію машинобудування. Із збільшенням загальних обсягів виробництва та реалізації продукції сталося загальне поживлення та розширення внутрішнього ринку, відбулися зміни структури кінцевого споживання на користь товарів довгострокового користування.

Системні зміни задіяли ресурси і резерви зростання, які дозволили збільшити обсяги виробництва та реалізації продукції машинобудування. Це, у свою чергу, призвело до: зростання прибутків, які направлялись на розширення внутрішнього попиту; більш повного задіяння наявних потужностей; зростання грошових розрахунків та зменшення обсягів реалізації продукції на бартерних умовах; покращення ділової активності підприємств за рахунок збільшення виручки від реалізації.

Суттєву роль у зростанні обсягів виробництва у машинобудуванні відіграли зміни у законодавстві стосовно тракторного та сільськогосподарського машинобудування, автомобільної промисловості, суднобудівної промисловості, космічної галузі та ін. Проте у структурі загального ВВП країни внесок виробництва машин та устаткування є недостатнім: у 2000 р. - лише - 5,3%.

Тому необхідно вишукувати шляхи збільшення виробництва продукції машинобудування. Одним з них міг би бути розумний державний протекціонізм та захист внутрішнього ринку вітчизняного машинобудування. Політика, що націлена на радикальну лібералізацію

внутрішнього ринку, не дає можливості розвиватися вітчизняним виробникам і може докорінно знищити науково-технологічний та виробничий потенціал галузі у довгостроковій перспективі.

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

Г.С. Григор'єв,

кандидат економічних наук, доцент

Київський національний авіаційний університет

Відправний пункт дослідження – транспортна інфраструктура регіону (Черкаської області). Кінцевий результат аналізу – побудова транспортної інфраструктури регіону як системи, що самопороджується. Відповідно до цього проаналізовано ієрархію розвитку транспортної інфраструктури Черкаської області в контексті задач, що вирішувалися народним господарством у процесі його історичного розвитку.

При аналізі використано такі показники, як ступінь використання ресурсних можливостей та виробничих потужностей регіону за конкретними видами продукції, ступінь завершеності виробничих циклів, забезпеченість власною продукцією тощо. Зрозуміло, що найбільшу увагу приділено показникам щодо частки внутрішньодержавних і внутрішньорайонних перевезень до всіх перевезень.

Територія Черкаської області складає 20,9 тис. км. кв. Для порівняння: Бельгія – 30,5 тис. км. кв.; Вірменія – 29, 8 тис. км. кв.; Ізраїль – 20, 7 тис. км. кв.; Ліван – 10, 4 тис. км. кв.

Черкаська область знаходиться в зоні лісостепу. Це територія, де найінтенсивніше розвивалася східнослов'янська культура, формувалася українська нація. Етнографічні особливості матеріальної та духовної культури Черкащини є складовою загальноукраїнської культури.

Територія Центрального макрорегіону, до якого входить і Черкаська область, характеризується вигідним транспортно-географічним положенням – центральним столичним, а також близькістю до сировинних баз, основних промислових регіонів і регіонів споживання готової продукції. До специфіки даної області і її транспортно-географічного положення відносяться відсутність транскордонного співробітництва. Характер зовнішніх транспортно-економічних зв'язків в значній мірі залежить від транзитних

операцій. Одним з найбільших та найважливіших залізничних вузлів України є м. Сміла зі станцією Шевченко. Важливим автотранспортним вузлом на шляху з півночі на південь є м. Умань. Місто Черкаси виступає центром залізничних, автомобільних, річкових та повітряних перевезень.

Важливим регіональним чинником розвитку господарства Центрального регіону є його могутній трудовий потенціал. На території досить висока густина населення – 83 чол. на км². Основною проблемою регіону є розвиток малих міських поселень, відродження села і сільського господарства. Більшість малих і середніх міст регіону мають сприятливі умови для соціального і культурного розвитку, зокрема для вигідного розміщення промислових підприємств, наукових, освітніх і медичних установ, організацій сфери послуг, інфраструктури тощо.

Дослідницька робота з оцінювання соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури регіону проводиться за наступними напрямками:

- морфологічний аналіз: географічне положення, економічне і виробниче районування, поселенська й економіко-інфраструктурна карта регіону;
- аналіз економічного потенціалу регіону – природних ресурсів, трудових ресурсів, науково-технічного, управлінського, зовнішньоекономічного потенціалів;
- розробка комп'ютерної транспортної макромоделі регіону, що включає систематизацію даних економічного моніторингу, створення системи балансових рівнянь на основі розрахунку коефіцієнтів кореляції для регіону, яке дає змогу постійно доповнювати оперативну базу даних і удосконалювати розвиток господарського комплексу регіону;
- комплексний аналіз населення: соціально - демографічні характеристики, зайнятість, міжетнічні відносини, політична структура, рівень життя, якість розвитку соціальної сфери, стан громадської думки (установки, оцінки, цінності та сподівання населення);
- аналіз інформаційних процесів, зокрема характеру зв'язків державних структур управління з населенням регіону, якості інформування населення про діяльність регіональних і місцевих адміністрацій, способів та ефективності поширення інформації в структурах самої адміністрації, ролі преси в формуванні громадської думки і забезпеченні взаємодії громадян та виконавчої влади. Такий аналіз дає змогу отримати системну картину стану і тенденцій розвитку