**Машинобудівний комплекс України**

**Вступ**

Машинобудівний комплекс охоплює два десятки спеціалізованих галузей. До нього належить практично всі галузі машинобудування (крім годинникової). Він є основою важкої індустрії й відіграє вирішальну роль у створенні матеріально-технічної бази. В сучасних у мавах машинобудуванню належить винятково важлива роль у прискоренні науково-технічного прогресу. Витускаючи знаряддя праці для різних галузей народного господарства, машинобудування реалізує досягнення науково-технічного прогресу і забезпечує комплексну механізацію та автоматизацію виробництва. На машинобудівний комплекс України припадає понад 40 % усього промислово0виробничого потенціалу індустріального виробництва: частка продукції комплексу в загальному одсязі продукції промисловості становить 29 %. Машинобудівний комптекс належить до трудомістких галузей промисловості, про що свідчить співвідношення зайнятих у ньому та обсяг вироблюваної продукції. Водночас машинобудування належить до металомістких галузей. На 1 т готової продукції воно витрачає 1,3 – 1,5 т металу, а в цілому машинобудівний комплекс споживає третину прокату, 40 % чавунного і понад 65 % стального литва, що їх випускає металургійна промисловість України. Галузева структура й асортимент продукції машинобудування зумовлюють особливості розміщення його виробництва. Особливо великий вплив на розміщення окремих галузей і підгалугей машинобудування мають технологічні процеси, форми організації виробництва. Проте машинобудування насамперед належить до галузей "вілного розміщення", оскільки на нього менше, ніж на інші галузі, впливають природні умови й ресурси. В даній роботі ставлю перед собою мету дослідити такі питання як: технологію виробництва машин, умови розвипку та розміщення та сучасний стан машинобудування України.

**1. РОЛЬ І МІСЦЕ В НАРОДНОГОСПОДАРСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ**

1. Машинобудування — важлива галузь промисло­вості розвинутих країн світу. Воно значною мірою визначає не лише галузеву структуру промисловості, а й її розміщення. Рівень розвитку машинобудування є одним з основних показників економічного, і насампе­ред промислового розвитку країни. Велике значення машинобудування в народногоспо­дарському комплексі визначається тим, що воно вироб­ляє знаряддя праці як для галузей, що виготовляють за­соби виробництва (робочі машини і апарати, верстати, технологічне і силове устаткування, контрольно-вимірю­вальні прилади, технічні засоби автоматики тощо), так і для галузей, які виробляють предмети споживання (ма­шини для сільського господарства, технологічне устат­кування для легкої і харчової промисловості і т. п.), а та­кож самі предмети споживання (легкові автомобілі, по­бутову техніку, телевізори, радіоприймачі, відеотехніку, годинники тощо). Крім того, машинобудування вироб­ляє різноманітне устаткування для будівництва, транс­порту, зв'язку, торгівлі, спецобладнання для невиробни­чих галузей, а також продукцію оборонного призначення.В розвинутих країнах світу машинобудування, як правило, визначає їх експортний потенціал і забезпечує від 32 до 40% всього експорту.Машинобудування має багатогалузеву структуру і характеризується створенням спеціалізованих заводів і галузей.

2. ТЕХНОЛОГІЯ ВИРОБНИЦТВА МАШИН, СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ І КООПЕРУВАННЯ В МАШИНОБУДУВАННІ

Процес виробництва машин складається з 3 стадій: а) виробництво заготовок (відливок, штамповок, поковок і т. д.), з яких потім виробляють деталі і частини машин. При цьому на одну тонну готової продукції машинобудування необхідно в се­редньому 1,3—1,6 т металевих заготовок; б) механічна обробка заготовок за допомогою металорізаль­них верстатів та виготовлення деталей і вузлів майбутніх машин. При цьому в стружку витрачається до 20-—35% всього початко­вого металу, який разом з металобрухтом потім переплавляється на переробних металургійних підприємствах; в) складання деталей і частин, у результаті чого створюється нова машина. Сучасні машини складаються з сотень, а то й тисяч деталей і вузлів. Внаслідок цього недоцільна, а то і практично неможлива концентрація їх виробництва на одному підприємстві. Велика но­менклатура виробів, що виготовляються в машинобудуванні, їх складність, а також можливість технологічного роз'єднання машин на окремі вузли і деталі спричиняє участь у виробництві маши­нобудівної продукції сотень підприємств і організацій різних га­лузей промисловості. Це сприяє формуванню спеціалізованих під­приємств і розвитку кооперованих зв'язків між ними. Спеціалізація — форма організації виробництва, при якій ви­готовлення продукції, її частин або виконання окремих операцій відбувається в самостійних галузях і на відокремлених підприєм­ствах. З метою поглиблення спеціалізації підприємств і підви­щення ефективності їх функціонування доцільним є концентрація виробництва уніфікованих деталей і вузлів для складання різних машин на окремих підприємствах. У машинобудуванні поширені такі види спеціалізації: предметна, яка включає підприємства, що випускають кінцеву готову продукцію; а)технологічна, що включає підприємства, які здійснюють ви­робництво напівфабрикатів, заготовок, литву поковок тощо; б)подетальна та вузлова, що являє собою випуск деталей, агре­гатів, вузлів, секцій, необхідних для збирання і укомплектування машин і устаткування. Важливе значення набуває спеціалізація підприємств при здійсненні ремонтних робіт. Підприємства предметної спеціалізації є головними підприємствами, тоді як заводи технологічної, вузлової і подетальної спеціалізації — суміжниками. Поглиблен­ня спеціалізації позитивно впливає на ефективність виробництва, зменшує його собівартість, робить економічно вигідним збіль­шення масового і великосерійного виробництва.Розвиток усіх видів спеціалізації в машинобудуванні нероз­ривно пов'язаний з широким розвитком кооперування як між підприємствами галузі, так і з підприємствами інших галузей, які є постачальниками металу, пластмас, шин, електротехнічно­го устаткування, скла, технічних тканин і т. д. Кооперування про­являється у формуванні внутрішньогалузевих і міжгалузевих виробничих та внутрішньорайонних і міжрайонних економіч­них зв'язків.Спеціалізація і кооперування — найважливіші напрями тери­торіальної організації машинобудівного комплексу. Зокрема, за умови близького розташування головного підприємства та його суміжників створюються сприятливі передумови для формування спеціалізованих промислових районів машинобудування. Спеці­алізація і кооперування сприяють підвищенню технічного рівня машинобудівних заводів, економії сировини, більш низької собі­вартості виробленої продукції, масовості виробництва і викорис­тання поточного методу роботи.

3. ПРИНЦИПИ, УМОВИ І ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ТА РОЗМІЩЕННЯ

 Розміщення машинобудівних підприємств здійснюється нау­ково обгрунтовано. При виборі місць розміщення конкретних під­приємств враховуються різні чинники і умови. Машинобудування належить до галузей так званого «вільного розміщення», оскільки воно незначною мірою залежить від таких чинників, як природне середовище, наявність корисних копалин, води і т. д. Тут варто враховувати лише наявність рівнинних місць для розміщення самого підприємства та будівництва під'їзних шляхів до нього.Визначальну роль при розміщенні конкретних машинобудів­них підприємств відіграють сировинний, споживчий і трудоресурсний чинники.Зокрема, сировинний фактор є одним з провідних, оскільки виробництво усіх видів машинобудування тісно пов'язане з використанням металу. На 1 т готової продукції витрачається до 1,5т основних матеріалів і сировини. В загальних витратах на виробництво машин сировина і основні матеріали становлять до 50%, а іноді і більше. Але далеко не всі галузі машинобудування орієнтуються на сировину. Це пояснюється тим, що: - джерела сировини часто не збігаються з розміщенням ма­шинобудівних підприємств; - в багатьох випадках транспортування сировини обходиться дешевше, ніж транспортування готового металу. В цілому сировинний чинник визначальний вплив чинить на розміщення найбільш металомістких галузей, зокрема виробни­цтва вантажних вагонів і цистерн, тепловозів, тракторів, продук­ції важкого машинобудування.Вагомий вплив на розміщення підприємств, що виробляють великогабаритні, об'ємні, часто з великою вагою машини, справ­ляє споживчий чинник. Це виробництво сільськогосподарських машин, устаткування для легкої, харчової, хімічної промисловос­ті, а також металургійного комплексу, нафто-, газовидобувної та вугільної промисловості. Виключно на споживача орієнтуються морське і річкове суднобудування, яке розміщується у морських та річкових портах. Більшість галузей машинобудування вирізняється високою тру­домісткістю, високим рівнем кваліфікації робітників та інженер­но-технічних працівників. Складність виробництва машин вима­гає не лише великих трудових витрат, а й розміщення машинобу­дівних заводів поблизу або безпосередньо в центрах зосеред­ження науково-дослідних і конструкторських баз. Таким чином розміщуються галузі точного наукомісткого машинобудування, зокрема верстато- і приладобудування, електронного, електротех­нічного та деяких інших підгалузей.Вплив названих чинників необхідно розглядати у їх сукупнос­ті, тому що деякі галузі машинобудування одночасно орієнтую­ться і на сировину, і на споживача, і на трудові ресурси. Це пов'язане з тим, що виробництво сучасних машин вимагає не лише наявності металу, а й високої кваліфікації працюючих та наявності платоспроможного споживача. Розвинута транспортна система регіону є передумовою спеціалізації і кооперування ма­шинобудівних підприємств. Розміщення сучасних машинобудівних підприємств України безпосередньо залежить від техніко-економічної специфіки їх виробництва, насамперед від таких його особливостей, як конструктивна складність виробів, широкий розвиток спеціалізації і кооперування. Обмеження розміщення нових машинобудівних підприємств у великих містах створює сприятливі передумови для розташування їх у середніх, малих містах і навіть у селищах міського типу. Тут доцільно розміщувати невеликі спеціалізовані підприємства та окремі цехи. Розміщення названих підприємств стимулює розвиток галузей виробничої і соціальної інфраструк­тури, забезпечує працевлаштування населення, вирішує інші со­ціальні проблеми.

**4. ГАЛУЗЕВА СТРУКТУРА МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ**

На основі технологічних процесів, металомісткості і значення в народному господарстві галузі машинобудування класифікую­ться таким чином: важке, загальне, середнє машинобудування; виробництво точних механізмів; виробництво приладів та інст­рументів; виробництво металевих виробів та заготовок; ремонт машин і устаткування. Машинобудування України виникло ще в середині XIX ст. Наявність металу, вигідне транспортно-географічне розташуван­ня, зокрема вихід до узбережжя Чорного та Азовського морів, висока концентрація сільськогосподарського виробництва сприя­ли розвитку тут важкого, транспортного і сільськогосподарського машинобудування.В минулому машинобудування стало провідною галуззю в структурі промислового комплексу України. В 1990 р. його част­ка становила 30% всього промислового виробництва. Важливе місце в ньому зайняли галузі ВПК, які виготовляли 40% вартості продукції машинобудування України і приблизно стільки ж від­сотків вартості продукції ВПК колишнього СРСР. Вищеназвані передумови для розвитку машинобудування визначили місце Украї­ни в загальносоюзному поділі праці. Зокрема, Україна в 1990 р. забезпечувала в структурі виробництва колишнього СРСР: 45% металургійного устаткування, 97% — магістральних тепловозів, майже 50% вантажних вагонів і цистерн, 26% продукції сільсько­господарського машинобудування (в тому числі 100% буряко­збиральних і 100% кукурудзозбиральних комбайнів), 23% трак­торів, 50% землеобробних машин і сівалок. Машинобудування України представлено практично усіма га­лузями (крім годинникової), але далеко не всіма підгалузями. В умовах територіального поділу праці колишнього СРСР Україна не виробляла деяких машин, зокрема: магістральних електрово­зів, електропотягів для приміських ліній і метрополітену, паса­жирських вагонів, зернозбиральних і картоплезбиральних ком­байнів і деяких інших машин. Недостатньо вироблялось вантаж­них та легкових автомобілів, товарів народного споживання (див. табл. 2). Названі машини Україна отримувала з інших колишніх союзних республік. Монопольне виробництво та відсутність конкуренції в галузях цивільного машинобудування колишнього СРСР не сприяли якості його продукції. Зараз, коли Україна є незалежною і суверенною державою і має великий власний ри­нок, а також метал, науково-дослідну базу і кваліфіковані кад­ри, вона повинна створити власне виробництво названих ма­шин. Висока якість продукції ВПК підкреслює значні можли­вості для підвищення конкурентоздатності всього машинобуду­вання України.

ГАЛУЗЕЙ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Розміщення в Україні металомістких галузей машинобудуван­ня привело до їх концентрації в містах тих областей, що є основ­ними виробниками чорних металів. Так, з 2031 підприємств ма­шинобудування і металообробки України найбільша їх кількість концентрується у Донецькій (207), Дніпропетровській (159), Лу­ганській (149) і Запорізькій (126) областях. Багато підприємств розміщено в Київській (74), Харківській (188), Львівській (155), Одеській (108) областях, а також у м. Києві (173), де добре роз­винута науково-дослідна база і є достатня чисельність кваліфіко­ваних кадрів. У структурі господарства багатьох областей та економічних районів України машинобудування поки що не займає того місця, яке йому належить в умовах прискорення науково-технічного прогресу.

**Таблиця 1**

КІЛЬКІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ І МЕТАЛООБРОБКИ, 4 ЩО ПЕРЕБУВАЛИ НА САМОСТІЙНОМУ БАЛАНСІ, ПО РЕГІОНАХ УКРАЇНИ у 1996—2003 pp.\*

|  |  |
| --- | --- |
| Області | Кількість підприємств\*\* |
| 1996 | 2003 |
| Україна | 2104 | 2351 |
| Автономна республіка Крим | 54 | 60 |
| Вінницька | 70 | 82 |
| Волинська | 28 | 40 |
| Дніпропетровська | 162 | 159 |
| Донецька | 202 | 207 |
| Житомирська | 62 | 64 |
| Закарпатська | 60 | 72 |
| Запорізька | 107 | 126 |
| Івано-Франківська | 54 | 68 |
| Київська | 70 | 74 |
| Кіровоградська | 49 | 55 |
| Луганська | 138 | 149 |
| Львівська | 129 | 155 |
| Миколаївська | 53 | 57 |
| Одеська | 105 | 108 |
| Полтавська | 76 | 85 |
| Рівненська | 33 | 50 |
| Сумська | 62 | 66 |
| Тернопільська | 35 | 35 |
| Харківська | 161 | 188 |
| Херсонська | 41 | 43 |
| Хмельницька | 55 | 58 |
| Черкаська | 63 | 73 |
| Чернівецька | 22 | 26 |
| Чернігівська | 40 | 43 |
| м. Ки'їв | 153 | 173 |
| м. Севастополь | 20 | 35 |

Важке машинобудування включає виробництво металургійного, гірничо-шахтного, підйомно-транспортного та устаткування. Підприємства важкого машинобудування мають висок/металомісткість, велику габаритність, а звідси - низьку транспортабельність. Як правило, вони характеризуються низькою трудомісткістю, мають повний виробничий цикл (заготовка, обробка і складання) і випускають продукцію невеликими серіями, а частину індивідуальними. Переважна більшість підприємств важкого машинобудування (крім виробництва устаткування для нафто-, газовидобувної . про­мисловості) розміщується в Донецькому та Придніпровському економічних районах, де є взаємопоєднання сировини і споживача продукції В цих районах сконцентровано майже повністю виробництво металургійного устаткування. Найбільші центри ви­робництва цієї продукції в Україні є одними з найбільших в СНД і зосеоеджені вони в Донецькому районі. Зокрема, це Краматорськ, в якому діють два заводи: Огаро-Краматорськии який виробляє устаткування для металургійної промисловості, Ново-Краматорський Машинобудівний завод, який випускає ковальсько-поесове і металургійне устаткування, прокатні мостові стани безперервної дії, слябінги, спеціальні великі важкі металорізальні верстати для металургійної промисловості. Крупними виробниками металургійного устаткування є Дебальцево, на машинобудівному заводі якого сконцентровано виробництво устаткування для доменних і сталеплавильних печей, запасні частини для коксохімічного устаткування; Кадіївка, де на ливарно-механічному заводі виготовляють доменне і сталеплавильне устаткування, в тому числі для механізациї автоматизації металургійних цехів; Латугіно Луганської області, де налагодже-но виробництво прокатних валків; Маріуполь, де розташований завод важкого машинобудування, який випускає устаткування для металургійної промисловості.Виробництво устаткування для металургійної промисловості, зокрема устаткування для безперервного розливу сталі, прокатних станів для прокату труб, електромагнітних листоукладальників, апаратів та устаткування для доменних печей, шлаковозів і чавуновозів та іншої продукції зосереджено в промислових центрах Придніпров'я - Кривому Розі, Дніпропетровську, Марганці.Виробництво гірничо-шахтного устаткування для вугільної промисловості концентрується в таких містах Донбасу: Горлівці, де виробляють врубові машини, компресори, насоси, скіпи для підняття із шахт вугілля, вугільні комбайни, породонавантажувачі; Ясинуватій — гірничопрохідне устаткування (комбайни і ле­бідки); Донецьку — бурові установки і потужні підйомні маши­ни; Слов'янську — коксохімічне устаткування; Торезі — породо-навантажувачі, рудникові електровози, машини і вагонетки; Хар­кові і Луганську — металомістке збагачувальне устаткування. Виробництво окремих видів машин для вугільної промисловості розвинуто також у Красному Лучі і Дружківці.Випуск гірничо-шахтного устаткування для залізорудної про­мисловості, а також виробництво бурових верстатів зосереджено в Кривому Розі.Виробництво устаткування для видобутку нафти і газу скон­центровано на підприємствах Дрогобича і Чернівців, Конотопа і Харкова, відповідно в Прикарпатській і Дніпровсько-Донецькій нафтогазоносних провінціях.

Важливе місце в структурі важкого машинобудування займає виробництво підйомно-транспортних машин. Найбільші підпри­ємства підйомно-транспортного машинобудування розташовані у Львові (завод «Автонавантажувач»), а також у Харкові, Одесі, Дніпропетровську, Нікополі, Прилуках, Золотоноші (Черкаська обл.), Ківерцях (Волинська обл.), Слов'янську. Найбільшим центром енергетичного машинобудування є Харків, в якому розташовані заводи: «Електроважмаш», турбінний ім. С.М.Кірова, «Електромашина» та електромеханічний (ХЕМЗ). Названі заводи дають майже половину вартості продукції енерге­тичного машинобудування України. Найбільшим гігантом галузі є турбінний завод ім. С.М. Кірова, який випускає устаткування ,ля всіх видів електростанцій. Його продукція не лише викорис­товується в Україні, а й поступає на експорт.Україна є крупним виробником силових трансформаторів, виробництво яких зосереджене в Запоріжжі, а також енергетичного дизелебудування, центрами якого є Первомайськ (Миколаївська обл.), Токмак (Запорізька обл.), Берислав (Херсонська обл.). Підприємства енергетичного машинобудування та електротехнічної промисловості концентруються в багатьох містах України, зокрема в Дніпропетровську, Києві, Львові, Полтаві, Мелітополі, Тернополі, Каховці, Хмельницькому, Рівному, Броварах.Розвиток електроенергетики неможливий без кабелю, виробництво якого розміщено в Харкові, Донецьку, Одесі, Києві, Бердянську, Кам'янець-Подільському. Електроізоляційні матеріали, І тому числі і для кабелю, виробляють у Львові, Луганську, Слов'янську та Первомайську (Житомирська обл.).Базовою галуззю машинобудування є верстатобудування. Цент­ром виробництва важких верстатів є Краматорськ. Іншими цент­рами верстатобудування є Київ (завод верстатів-автоматів ім. Горького), Харків (завод агрегатних верстатів), Одеса (верстатобу­дівний), Запоріжжя (верстатобудівний), Житомир (верстатів-авто­матів). Заводи неметаломісткого верстатобудування розміщені у Мелітополі, Лубнах, Корсунь-Шевченківському. У структурі загального машинобудування провідне місце займають транспортне і сільськогосподарське машинобудування, виробництво промислового технологічного та будівельного облад­нання. Підприємства названих галузей орієнтуються у своєму розміщенні в основному на споживача готової продукції, а також на наявність металу. Сировинний чинник є досить важливим для виробництва транспортних засобів, особливо вантажних вагонів, цистерн, локомотивів, тракторів. Україна має досить сприятливі умови для розвитку названих галузей машинобудування, що і сприяло концентрації їх виробництва на її території ще за часів Радянського Союзу. Тепловози виробляють на двох кооперова­них підприємствах у Луганську і Харкові. Промислові електрово­зи випускають у Дніпропетровську. Тут же, а також у Луганську можливе створення виробництва магістральних електровозів, для збу­ту яких Україна має власний великий ринок. У крупних залізничних вузлах — Львові, Києві, Полтаві, Дніпропетровську, Запоріжжі, Одесі, Дружківці і Конотопі є підприємства для ремонту тепловозів.Вантажні вагони виробляють у Кременчуці, Дніпродзержинську, Києві — на Дарницькому вагоноремонтному заводі, вели­ковантажні вагони — у Стаханові, цистерни — у Маріуполі. У Кременчуці доцільно було б налагодити виробництво вітчизня­них пасажирських вагонів, для чого є всі передумови, в тому чис­лі великий ринок збуту. Як велика морська держава Україна маг добре розвинуте мор­ське і річкове суднобудування. Розміщення цих галузей орієнтує­ться на морське узбережжя та внутрішні магістральні водні шля­хи. Основним центром морського суднобудування є Миколаїв, де працюють 3 суднобудівні заводи, які випускають різноманітні океанські і морські судна-танкери, суховантажні дизель-електроходи, військові судна. Другим центром є Херсон, в якому на двох суднобудівних заводах випускають різні тини океанських І мор­ських суден, доки для морських портів і портові крани. У Керчі випускають танкери, у Києві — морські траулери. Судноремонт І виробництво невеликих морських суден є в Одесі, Іллічівську та Маріуполі. В Севастополі виробляють морські крани. Морське суд­нобудування — одна з небагатьох галузей машинобудування Украї­ни, що виробляє конкурентоздатну продукцію для світового ринку. Річкове суднобудування розвинуте в Херсоні, де випускають ка­тери, теплоходи, судна озерного типу, земснаряди, та в Києві, де на суднобудівному заводі «Ленінська кузня» виробляють траулери, реф­рижератори, буксирні і пасажирські судна. Річкове суднобудування і судноремонт є в Ізмаїлі і Вилково (на Дунаї), а також у Запоріжжі. У переважній більшості розвинутих країн світу провідне місце в структурі транспортного машинобудування займає автомобіле­будування. Україна має досить сприятливі передумови для розвит­ку автомобілебудування: достатнє виробництво металу, розвинута хімічна промисловість (в тому числі виробництво шин, пластмас І виробів з них), науково-дослідна база і достатня чисельність кваліфі­кованих кадрів і, що дуже важливо, великий ринок збуту продукції.Автомобілебудування — це відносно молода галузь машино­будування України, яка виникла в 50—60-ті роки. Автозаводи України випускають великовантажні (Кременчук), малолітражні легкові (Запоріжжя) автомобілі. В Луцьку налагоджено виробни­цтво легкових автомобілів для сільської місцевості. Львівській автобусний завод (ЛАЗ) є найбільшим в СНД. Автомобільна про­мисловість кооперується із заводами, які випускають двигуни, .окремі вузли і агрегати автомобілів (Мелітополь, Полтава, Херсон, (Чернігів, Синельникове, Кременчук), електрообладнання (Херсон, Сутиска Вінницької обл.), запасні частини (Чернігів). Таке коопе­рування виробництва між підприємствами машинобудування, а& також з підприємствами інших галузей промисловості спричиняє! внутрішньогалузеві і міжгалузеві зв'язки як всередині держави,{ так і за її межами. Міждержавне кооперування вимагає прийняту тя відповідних правових законів, які регулювали б взаємостосунки між підприємствами України та інших країн.Розвиток автомобілебудування в Україні не задовольняє потреби держави у власній продукції, а рівень його розвитку значно відстає від розвинутих країн світу. За рахунок власного виробництва, задовольняється менш ніж 10% потреб у автомобілях і автобусах.Автомобілебудування України потребує іноземних інвестицій і використання передових технологій у виробництві автомобілів. Великі надії покладаються на співробітництво з Південнокорейською фірмою Деу, яка разом із ЗАЗ створює спільне підприємс­тво (ЗАЗ — ДЕУ). Перспективи цього підприємства є невизначеними, оскільки автомобілі даної фірми Деу є далеко не висококонкурентоспроможними на світовому ринку. З 1925 р. в Україні розвивається літакобудування, яке орієнтується на науково-дослідну базу та висококваліфіковані кадри. Центрами авіаційної промисловості є Київ і Харків, найбільші наукові і промислові центри України. Тут виробляють пасажир­ські і транспортні літаки. Київський авіазавод ім. Антонова випус­кає одні з кращих у своєму класі літаки, які мають загальносвіто­ве визнання і є конкурентоспроможними на ринку Європи і світу. За останні роки в Україні налагоджується власне виробництво внутрішньоміського транспорту: тролейбусів (Київ і Дніпропет­ровськ) і в перспективі — трамваїв. Виробляють також мотоцик­ли (Київ), мопеди (Львів), велосипеди (Харків, Чернігів).Сільськогосподарське машинобудування традиційно займає важ­ливе місце в структурі машинобудівного комплексу України. Во­но орієнтується на райони виробництва сільськогосподарської продукції, а його розміщення пов'язане із зональною спеціаліза­цією сільського господарства. В Україні збудовано великі спе­ціалізовані підприємства для виготовлення землеобробних ма­шин (плугів, культиваторів), сівалок, комбайнів, навантажувачів, причепів, обладнання для кормовиробництва і тваринництва. Най­більшим центром сільськогосподарського машинобудування є Харків (мотори для самохідних комбайнів), Одеса (тракторні плуги), Кіровоград (сівалки), Дніпропетровськ і Тернопіль (бурякозби­ральні комбайни), Херсон (кукурудзозбиральні комбайни, ство­рюється виробництво зернозбиральних), Бердянськ (жниварки), Львів (хімсільгоспмашини). Обладнання для кормовиробництва і тваринництва виробляють у Бердянську, Ніжині, Умані, Ковелі, Коло­миї та Білій Церкві. Заводи з випуску інших сільськогосподарських машин та запасних частин до них є в Києві, Мелітополі, Донецьку, Луганську, Кременчуці, Конотопі, Миколаєві та Первомайську.Розміщення тракторобудування орієнтується в основному на споживача, і представлено воно 20 підприємствами. Найбільшим центром є Харків, де збудовані заводи тракторний, моторобудів­ний, тракторних самохідних шасі, а також заводи Лазова та Дергачі в Харківській області, де виробляють деталі і вузли для хар­ківських тракторів. Тракторобудування розвинуте також у Дніпро­петровську (колісні трактори), Вінниці (тракторні агрегати), Ме­літополі і Кіровограді (тракторні гідроагрегати). Підприємства для виробництва деталей і запасних частин для тракторів розташовані у Кременчуці, Києві, Сімферополі, Одесі, Луганську, Білій Церкві.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

 В Україні добре розвинуте виробництво обладнання для різ­них галузей народного господарства. Зокрема, обладнання для хімічної промисловості виробляють у Києві, Сумах, Полтаві, Дніп­ропетровську, Дніпродзержинську, Павлограді, Фастові, Львові, Дрогобичі, Горлівці, Костянтинівці. Центрами виробництва обладнання для харчової промисловості є Київ, Харків, Одеса, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Мелітополь, Миколаїв, Херсон, Кіро­воград, Донецьк, Луганськ; легкої промисловості — Харків, Херсон, Київ, Полтава, Черкаси, Одеса, Львів, Чернігів, Прилуки, Суми.Галузі точного машинобудування, зокрема виробництво при­ладів, інструментів і механізмів, електронне і радіотехнічне ма­шинобудування відзначаються мінімальною металомісткістю й зорієнтовані на райони високої технічної культури, наявність на­уково-дослідної бази і висококваліфікованих кадрів. Більшість підприємств цих галузей займається складанням виробів з дета­лей і вузлів, що надходять з різних регіонів як України, так і з-за кордону за кооперацією. Найбільшими центрами електронної та радіотехнічної промисловості (виробництво автоматичних сис­тем управління, обчислювальної техніки, радіоапаратури) є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Сімферополь, Одеса, Львів, Вінниця, Чернівці; радіоелектроніки — Львів (телевізори, магнітофони і кінескопи), Київ, Сімферополь, Сміла (телевізори), Суми (елект­ронні мікроскопи), Одеса (кіноапаратура). Виробництво приладів та інструментів має експортноутворююче значення.

6. ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

У перспективі машинобудування повинно зайняти більш вагоме місце як у структурі промисловості, так і у формуванні експорту України. Необхідно удосконалити галузеву структуру машинобуду­вання, розширити асортимент його продукції за рахунок підвищення питомої ваги галузей, що виробляють товари народного споживан­ня. Потрібна модернізація машинобудівних заводів, їх технічне переоснащення з використанням сучасних технологій і значне під­вищення за рахунок цього якості машин, їх конкурентоздатності. Необхідно налагодити виробництво високоефективних машин та їх систем для всіх галузей і сфер народного господарства, приладів і апаратів, швидкісної електронно-обчислювальної техніки нових поколінь, виробництва систем зв'язку, засобів управління, автома­тизації тощо. Спеціалізацію і кооперування виробництва в маши­нобудуванні необхідно орієнтувати на вітчизняні підприємства, створювати замкнуті цикли виробництв у середині країни. Сучасна стратегія державної промислової політики України в галузі машинобудування передбачає зростання темпів випуску наукоємної продукції високого технологічного рівня, освоєння нових конкурентоздатних зразків техніки, підвищення якості й ефективності виробництва з орієнтацією на потреби внутрішньо­го ринку та збільшення експортного потенціалу.Для цього передбачається прискорити структурну перебудову машинобудівного комплексу на основі збільшення обсягів вироб­ництва у таких пріоритетних галузях: ракетно-космічній, літа­кобудуванні, суднобудуванні, інформаційних та телекомунікаційних системах, важкому машинобудуванні, сільськогосподарському маши­нобудуванні, приладобудуванні та електротехнічній промисловості.

**Висновки**

Отже, в Україні є багато передумов для розвивання даної промисловості. У перспективі розвитку необхідно розширити асортимент продукції машинобудування, інтенсифікувати процеси оновлення машинобудівної продукції й технічного переоснащення галузей промисловості. Чільне місце має належати створенню високоефективних машин і їх систем для всіх галузей і сфер господарства. Розвиток приладобудування повинен бути зумлвлений тим, що потреби України в основних видах продукції галузі задовольняються неповністю.Необхідно розвивати ряд нових машинобудівних галузей і виробництв, нових видів машин, устаткування, приладів і апаратів, роботів і магнітогідродинамічного генераторобудування, виробництва швидкісної елекро-обчислювальної техніки нових поколінь, електрофізичних і електротехнічних засобів обробки засобів металу та матеріалів, виробництва систем зв'язку, нових засобів управління, втоматизації тощо. Важливим завданням розвитку даної промисловості є компенсація вибуваючих потужностей за рахунок завершення вже початого будівництва і рекрнструкцій ряду підприєсмтв. Крім того, слід закрити ряд нерентабильних підтриємст. Це дасть змогу дещо сповільнити спад виродництва, а потім стабілігувати випуск даної продукції і створити передумови для зростання завдяки будівництву нових підприємств, збільшення обсягів реконструкції діючих та приділенню особливої уваги технічному переозброєнню галузі.Підприємства машинобудівної галузі відносяться до екологонедезпечних, оскільки розробка машинобудівних підприєсмтв істотно впливає на гідрохімічний режим експлуатації вод, посилює забруднення повітру, погіршує родючість грунтів.

**Використана література**

1. Берзинь Й. 3., Колинина Н. П. Зкономика машиностроительного производства. — М: Вьюшая школа, 1998. — 303 с. 2. Карпунин М. Г. Перестройка й модернизация машиностроения: зкономический аспект. — М.: Машиностроение, 2000. — 271 с. 3. Крьіжановский Б. Н. Потенциал машиностроения. — К.: Наукова думка, 2003.351 с. 4. Економика машиностроительного производства. — М.: Вьісшая школа, 2003.—303 с. 5. Паламарчук М. М., Паламарчук О. М. Економічна і соціальна географія України з основами теорії: Посібник. — К.: Знання, 1998. — С. 376—392. 6. Розміщення продуктивних сил: Підручник / За ред. Є. П. Качана. — К.: Вища школа, 2000.—С. 139—149. 7. Розміщення продуктивних сил: Підручник / За ред. В. В. Кова-левського, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенова. — К.: Знання, КОО, 1998. — С. 376—392. 8. Романенко В. Регіональні ринки продукції машинобудування в Україні // Економіка України. — 2001. — № 6. — С. 90—92.