

ПРОБЛЕМИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Охарактеризовано особливості територіальної організації машинобудівного комплексу України. Визначено перспективні напрямки подальшого розвитку машинобудівного комплексу України.

Ключові слова: територіальна організація, машинобудівний комплекс, зв'язки, перспективний розвиток.

The features of the territorial organization of engineering complex of Ukraine. Perspective directions of further development of the machine-building complex of Ukraine.

Key words: territorial organization, mechanical engineering, communications, promising development.

Постановка проблеми. Стратегія переходу до нової економічної системи, яка базується на ринкових відносинах, об'єктивно обумовлена необхідністю виходу економіки України з глибокої кризи. Впровадження економічних реформ та перехід до ринкової економіки створюють умови для докорінних структурних зрушень в економіці України та її інтеграції України в світове співтовариство. Вирішення цього завдання значною мірою залежить від здійснення стійкого і пропорційного розвитку галузей машинобудівного комплексу як країни в цілому, так і окремих її регіонів.

Дослідження проблем територіальної організації машинобудівного комплексу є актуальним. Цей комплекс 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.

Аналіз останніх публікацій. Деякі проблеми територіальної організації машинобудівного комплексу України висвітлено у працях багатьох вітчизняних вчених: О. Амоші, Б. Данилишина, Л. Довгань, О. Кузьміна, П. Масляка, Н. Сімченко, А. Чухна та ін. Разом з тим, ряд аспектів територіальної організації машинобудівного комплексу потребує більш глибокого вивчення.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є вивчення особливостей та проблем територіальної організації машинобудівного комплексу України в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Машинобудівний комплекс України об'єднує 11267 підприємств, з яких 146 – великих, 1834 – середніх та 9287 – малих з виробництва різноманітних машин і устаткування, приладів і апаратури, різних видів транспортних засобів тощо. Частка галузі в загальному обсязі продукції (робіт, послуг) промисловості становить 13,4%, у валовій доданій вартості промисловості – 15,6%. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів і майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22% кількості найманих працівників (3;1). Сьогодні відбувається трансформація галузевої структури продукції машинобудування на користь металомісткої номенклатури, а частка наукоємних високотехнологічних галузей має тенденцію до зменшення. Протягом 2001-2010 рр. виробництво машин та устаткування займає середню позицію, що складає близько 36%, а виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування зберігає позицію мінімальної частки, яка в середньому не перевищує 24,6% (4;2). Основними формами територіальної організації машинобудування є машинобудівні центри, вузли і райони. У машинобудівному центрі зосереджено машинобудівні підприємства певної спеціалізації. Машинобудівний вузол охоплює кілька машинобудівних центрів. Машинобудівні райони формуються навколо одного або кількох великих вузлів і охоплюють кілька областей. В Україні налічується понад 70 машинобудівних вузлів. Вони різні за обсягом спеціалізації, рівнем сформованості. Найбільшим машинобудівним вузлом України є Харківський. У ньому переважають тракторне і сільськогосподарське машинобудування, верстатобудування, енергетичне, підйомно-транспортне, електротехнічне машинобудування. Другим за величиною є Київський машинобудівний вузол. Тут розвинуті приладобудування, а також машинобудування для харчової, хімічної промисловості, транспортне машинобудування. Потужний машинобудівний вузол сформувався в Дніпропетровську. Домінуючим в ньому є важке, сільськогосподарське машинобудування, електротехнічна промисловість. Одеський машинобудівний вузол спеціалізується на верстатобудуванні, підйомно-транспортному, сільськогосподарському машинобудуванні. У Львівському машинобудівному вузлі провідне місце посідають електротехнічна, автомобільна промисловість, приладобудування, у Луганському – тепловозобудування і гірниче машинобудування, у Запорізькому – електротехнічна й автомобільна галузі. Великим вузлом важкого машинобудування є Краматорськ, суднобудування – Миколаїв, суднобудування і сільськогосподарського машинобудування – Херсон. У цілому ж машинобудування розвивається в усіх містах і селищах міського типу та в багатьох селах (машиноремонт). В цілому, воно має яскраво виражену тенденцію до зосередження у великих містах. Машинобудування є профільною галуззю практично в усіх містах, де мешкає понад 100 тисяч осіб.

Машинобудування України характеризується територіальною нерівномірністю. Про це говорить той факт, що 80% виробництва галузі зосереджено в 10 областях нашої держави. Це Харківська, Київська, Донецька, Запорізька, Дніпропетровська, Луганська, Львівська, Одеська, Полтавська та Миколаївська області. На інші 14 областей і АРК припадає лише близько 20% виробництва машинобудівної продукції держави.

Товарна структура експорту машинобудівної продукції свідчить, що в структурі українського експорту машинобудування переважають металоємні машини і механізми, електрообладнання, частка яких складає близько 57%, з яких 30% припадає на котли, машини, апарати і механічні пристрої, 27% – на електричні машини і устаткування. Друге місце займають транспортні засоби, частка яких складає 41%, з яких 32% – залізничні трамвайні локомотиви та шляхове обладнання, 5% – наземні транспортні засоби, окрім залізничних, 1% – плавучі морські та річкові транспортні засоби, 3% – аеронавігаційні та космічні апарати.

Щодо структури українського імпорту машинобудування, то найбільшу частку займають котли, машини, апарати і механічні пристрої – 63,8%, з яких на електричні машини припадає 28%, на котли та механічні пристрої – 36%. Друге місце займають транспортні засоби, частка яких складає 31,2%, в структурі яких 27% – засоби наземного транспорту. В цілому, останні роки до половини імпортних поставок доводилася на інвестиційне устаткування, автомобілі та іншу техніку (4).

У минулому в Україні дуже багато підприємств машинобудування було розміщено без врахування їхньої об'єктивної територіальної доцільності. Нині ці підприємства опинилися на грані банкрутства. Крім того в колишньому СРСР Україні відводилась роль виробника продукції металомісткого машинобудування. Тому в машинобудуванні України необхідно формувати нову мережу доцільних економічних зв'язків і насамперед у межах держави. Зокрема треба враховувати раціональні радіуси кооперованих зв'язків, що не перевищують 500-600 км.

Дальший розвиток машинобудування потребує технічного переоснащення, реконструкції, переспеціалізації підприємств, що виробляють непотрібну суспільству продукцію. Нові напрями – це створення приватних невеликих і середніх заводів, що випускатимуть прилади, продукцію загально машинобудівного призначення, товари народного споживання. Необхідно також використовувати досвід і кошти великих машинобудівних компаній світу для створення спільних підприємств. Це дасть змогу ефективніше використати можливості окремих регіонів. Окремі галузі машинобудування в Україні об'єктивно мають можливість перетворитися на високоефективні виробництва міждержавного і світового значення. Це, перш за все, стосується військово-промислового комплексу, ракето-, літако-, та суднобудування. Значні перспективи і у галузях, які забезпечують машинами та обладнанням

агропромисловий комплекс. З часом почнуть з'являтися перспективи розвитку і в інших машинобудівних виробництвах.

Використані джерела:

1. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи/ Під ред. Б. Данилишина. Ніжин, Аспект-Поліграф, 2007 – 308 с.
2. Корнілова Н., Боклан Н. Стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України: управлінський аспект, Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, Економіка, 137, 2012, с. 23-26.
3. Олійник Я.Б., Шищенко П.Г., Степаненко А.В., Масляк П.О. Географія. К, Знання, 2006 – 320 с.
4. Балабанова Н.В. Конкурентоспроможність продукції машинобудівного комплексу України // Вісник Маріупольського державного університету. Серія економіка, 2013, Вип. 5, с. 21-27

УДК 81' 373.21

Бура І.В., Романів О.Я., Яроменко О.В.

ЕТНО-РЕЛІГІЙНА ЗУМОВЛЕНІСТЬ ТОПОНІМІЇ ВЕЛИКОЇ ВОЛИНИ

У статті проаналізовано етнотопоніми та топоніми релігійно-культового значення Рівненської та Волинської областей у складі етногеографічного регіону Великої Волині. Здійснено систематизацію назв населених пунктів, їх місцевостей та природних об'єктів, назви яких мають етнімічне та релігійно-культове походження. Розкрито значення топонімів як джерела географічних знань.

Ключові слова: топоніміка, етнотопоніми, топоніми релігійно-культового значення.

В статье проанализированы этнотопонимы и топонимы религиозно-культового значения Ровенской и Волынской областей в составе этногеографического региона Большой Волыни. Осуществлена систематизация названий населенных пунктов, их местностей и природных объектов, названия которых имеют этнонимическое и религиозно-культурное происхождение. Раскрыто значение топонимов как источника географических знаний.

Ключевые слова: топонимика, этнотопонимы, топонимы религиозно-культового значения.

The ethnotoponyms and toponyms of religious significance of the Rivne and Volyn oblasts as components of the ethnogeographic region Velyka Volyn have been analysed in the article. The systematisation of the names of the inhabited localities, their terrains and natural objects has been performed. The significance of toponyms as a source of geographical knowledge was discovered.

Keywords: toponymics, ethnotoponyms, the toponyms of religious significance.

Постановка наукової проблеми та її значення. Як соціальне явище топоніми відображають властивості об'єкта, подаючи їх крізь призму людського уявлення, акумулюють та зберігають протягом віків важливу інформацію. Терміни для позначення будь-якого етносу або етнічної спільності (роду, племені, племінного союзу, народу, народності, нації) дістали назву *етнотопоніми (етноніми)*, а назви пов'язані з релігійно-культовими святами (процесами) та спорудами йменують *топонімами релігійно-культового значення*.