

ДІАГНОСТИКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В РИНКОВИХ УМОВАХ

У статті розглянуто ознаки та принципи конкурентоспроможності підприємств машинобудівної галузі України. Досліджено конкурентоспроможність вітчизняних машинобудівних підприємств та машинобудівних підприємств інших країн світу.

В статье рассмотрены признаки и принципы конкурентоспособности предприятий машиностроительной отрасли Украины. Исследована конкурентоспособность отечественных машиностроительных предприятий и машиностроительных предприятий разных стран мира.

The article is devoted to the description of the characteristics and principles of the competitiveness of machine building enterprises in Ukraine. The peculiarities of Ukrainian enterprises competitiveness have been researched.

підприємство, управління конкурентоспроможністю, основні фонди, машинобудівна галузь, ВВП, ринок

Формування конкурентних відносин сприяє створенню розвинутого, цивілізованого ринку, що включає сферу виробництва й товарообміну. Завдяки активному інтересу до проблем підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, що виник внаслідок розвитку ринкових відносин, з'явилася велика кількість розробок, спрямованих на вирішення цієї проблеми.

Для сформованих концептуальних підходів до управління конкурентними перевагами характерна безліч відмінностей, що стосуються не тільки понятійного апарату, а й постановки цілей, теоретико-методологічної й практичної бази процесу дослідження й аналізу ринку [4,5].

Над проблемою розробки методології управління конкурентоспроможністю працювали такі відомі зарубіжні вчені, як Ф. Котлер, М. Портер, А. Томпсон, І. Ансоф, Г. Ассель, а також вітчизняні – В. Герасимчук, О. Млотов, К. Щиборщ, Є. Голубков, В. Павлова, В. Захарченко, та російські вчені: Г. Азоев, Г. Багієв, А. Градов, Р. Фатхутдінов, А. Юданов та ін.

Метою цієї статті є вивчення конкурентоспроможності підприємств машинобудівної галузі та розробка заходів щодо покращання конкурентної привабливості підприємств досліджуваної галузі.

Машинобудування – це основа економіки будь-якої країни світу. Машинобудування відіграє вирішальну роль у створенні матеріально-технічної бази господарства. У сучасних умовах йому відведено винятково важливу роль у прискоренні науково-технічного прогресу. Випускаючи засоби виробництва для різних галузей народного господарства, машинобудування забезпечує комплексну механізацію та автоматизацію виробництва [2].

Ще 20–25 років тому важке машинобудування було гордістю всього СРСР, забезпечуючи країну практично всім необхідним устаткуванням

ням. Машинобудування в УРСР було провідною галуззю промисловості за кількістю зайнятих робітників (28,3% на 1984 р.) та з виробництва валової продукції: у загальному обсязі промислового виробництва у 1990 р. на машинобудування припадало 30,5%.

До 1984 р. у масовому виробництві була така техніка вітчизняного виготовлення: 100% роторних екскаваторів, комбайнів для збирання кукурудзи та буряків, 95,4 – вугільних очисних комбайнів, 40,5 – доменного та сталеплавильного обладнання, біля 40 – силових трансформаторів, 33,8 – прокатного обладнання, 24 – великих електричних машин тощо [1, 2].

Розпад СРСР дуже сильно позначився на підприємствах галузі, вони майже опинилися на межі виживання. Катастрофічне зниження обсягів виробництва, розрив багатьох технологічних виробничих ланцюжків стали причиною банкрутства безлічі машинобудівних підприємств, особливо тих, які спеціалізувалися на обслуговуванні військового комплексу колишнього Радянського Союзу. Головна причина кризи машинобудівної галузі у країнах СНД – руйнація єдиного машинобудівного комплексу колишнього Радянського Союзу. Його поділ став головною причиною того, що машинобудування було істотно потіснене великими закордонними корпораціями як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, особливо в наукомісткому секторі.

Поступово вітчизняне машинобудування стало нарощувати обсяги виробництва та завойовувати ринки країн СНД. Цьому сприяло проведення економічного експерименту на підприємствах гірничо-металургійного комплексу України. Для багатьох підприємств гірничо-металургійної галузі було створено умови для подолання кризового стану галузі: реструктуризація підприємств; виведення неефективних потужностей; стимулювання інвестиційної і інноваційної діяльності; випуск конкурентоспроможної продукції і створення робочих місць. Як результат, металургійні підприємства істотно збільшили інвестиції в переозброєння своїх виробничих потужностей, пред'являючи попит, у тому числі, і на продукцію вітчизняного машинобудування.

На рис. 1 наведено динаміку розвитку машинобудівної галузі за даними Держкомстату України, починаючи з 2000–2009 рр.[1].

Динаміка зростання обсягів виробництва в машинобудуванні така: 2000 – 15,3%, 2001 – 18,3, 2002 – 11,3, 2003 – 35,8, 2004 – 28, 2005 – 7,1, 2006 – 11,8, 2007 р. – 28,6%.

За 11 місяців 2009 р. обсяги виробництва машинобудування знизилися на 47,7%. У листопаді порівняно з жовтнем 2009 р. виробництво машинобудівної галузі скоротилося на 2,5%, а порівняно з листопадом 2008 р. – на 12,6 %.

За 11 місяців виробництво легкових автомобілів знизилося на 83,6% – до 63,9 тис. шт., у листопаді порівняно з жовтнем 2009 р. – на 40,9%. У січні–листопаді 2009 р. виробництво автобусів скоротилося на 88,4% – до 1147 шт., а у листопаді цього року збільшилось на 18,6%. За 11 місяців виробництво вантажних автомобілів зменшилося на 78,7% – до 2,4 тис. шт., у листопаді 2009 р. – на 2%. У січні–листопаді виробництво несамохідних вантажних вагонів знизилося на 34,4% – до 17,5 тис. шт., у

листопаді – на 8,8%. За 11 місяців 2009 р. виробництво тракторів знизилось на 81,3% – до 1174 шт., а в листопаді зросло на 13,2%.

За 10 місяців 2009 р. обсяги виробництва машинобудівної галузі скоротилися на 49,7% [1].

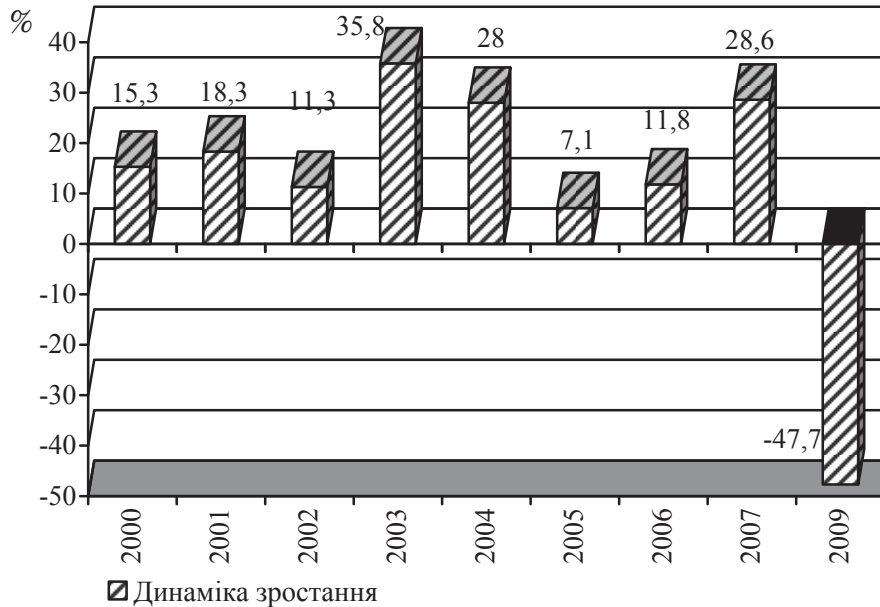


Рис. 1. Динаміка розвитку машинобудівної галузі України

На сьогодні багатогалузевий машинобудівний комплекс – потужний сектор промисловості України, який об’єднує більше 11 тис. підприємств. Частка машинобудівної галузі в українській промисловості перевищує 15%, у ВВП – складає близько 12%. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів, майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості і більше 22% загальної кількості найнятих робітників.

Машинобудівний комплекс України охоплює понад 20 спеціалізованих галузей, тобто практично всі галузі машинобудування.

В економічно розвинутих країнах частка машинобудівних виробництв складає від 30 до 50% загального обсягу випуску промислової продукції (у Німеччині – 53,6%, Японії – 51,5, Великій Британії – 39,6, Італії – 36,4, Китаї – 35,2%). Це забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8–10 років. При цьому частка продукції машинобудування у ВВП країн Євросоюзу складає 36–45%, в США – 10%, в Росії машинобудування забезпечує 18% ВВП.

Стрімке зменшення масштабів українського машинобудування супроводжується не менш стрімкою його науково-технічною деградацією. Та продукція, яку ще випускає машинобудівний комплекс України, більше схожа на давні технічні раритети, ніж на сучасну і ефективну техніку. І це не випадково, адже наукові дослідження в українському машинобудуванні фактично не проводяться. Напри-

клад, в США щорічно на наукові дослідження в галузі машинобудування витрачається в середньому 2–2,5% ВВП, в країнах Євросоюзу – близько 3% ВВП, а у нас ця цифра становить, в кращому разі, на рівні 0,1% ВВП.

Наші машинобудівники знову можуть опинитися «поза грою» не отримати великі замовлення на реконструкцію у вітчизняному гірничо-металургійному комплексі.

Вони програють конкурентну боротьбу іноземним машинобудівникам:

– величезний досвід у сфері створення машин і агрегатів та сучасні технології забезпечують європейським фірмам істотне науково-технічне випередження порівняно з вітчизняними виробниками за якістю, надійністю та довговічністю устаткування, що виготовляється.

– світові фірми володіють досвідом і можливостями для реалізації проектів «під ключ», що істотно знижує транзакційні витрати замовника.

– іноземні машинобудівники в змозі виконати замовлення в кредит, під низькі відсотки з відстроченням платежу на декілька років, що особливо актуально для українських фірм в умовах дефіциту ліквідності. Українські машинобудівні заводи не володіють такими можливостями, як і вільними фінансовими ресурсами на ці цілі [3].

Крім того, наявність на вітчизняних підприємствах чорної металургії агрегатів відомих іноземних фірм дозволяє їм без особливих труднощів пройти сертифікацію на відповідність міжнародним стандартам.

У таких умовах українським машинобудівним заводам доводиться дуже важко, але наявний технологічний потенціал ряду підприємств достатній для успішної роботи. Українські машинобудівні підприємства обирають шлях спеціалізації на виготовленні певних видів устаткування. І в цих окремих нішах наше важке машинобудування може скласти ефективну конкуренцію іноземцям як за ціною, так і за якістю. У першу чергу, це стосується традиційних видів змінного устаткування і агрегатів, які потребують періодичної заміни. Власне, це традиційні види продукції, і тут наші машинобудівники повністю конкурентоспроможні. Крім того, багато вітчизняних виробників діють на умовах субпідряду в іноземних компаній. Провідні європейські виробники охоче розміщують замовлення на виготовлення певного устаткування (як правило, енерго- і трудомісткого) на українських машинобудівних підприємствах.

Що стосується подальших перспектив важкого машинобудування, то вони досить туманні. Для зміни ситуації українським підприємствам необхідно провести докорінну реконструкцію своїх виробничих потужностей. Це дозволить випускати високотехнологічні вироби і у декілька разів збільшити власну продуктивність праці при їх виготовленні. Проте дозволити собі подібну комплексну модернізацію зможуть лише одиниці.

По суті, єдиний український виробник, який на сьогоднішній день в змозі виконувати великі замовлення і на рівних конкурувати з іноземними фірмами, – Новокраматорський машинобудівний завод (НКМЗ). Решті вітчизняних машинобудівників в основному доведеться конку-

рувати між собою за ринок запчастин, окремих машин і допоміжного устаткування [1, 2].

Найгірша ситуація у груп наукомістких галузей України – електротехніки, приладобудування, верстатобудування.

Однією з головних умов модернізації сучасної економіки є інноваційна діяльність. Джерело постійних інноваційних ініціатив розвинутих країн – наукомістке машинобудування. Саме тому структура машинобудівного виробництва США, Німеччини, Японії, Англії характеризується переважанням частки наукомісткого виробництва.

Складність сучасних технологій і створення на їх базі сучасного наукомісткого продукту потребують концентрації фінансового та інтелектуального капіталу. У рамках однієї країни неможливо створити весь відтворювальний технологічний ланцюжок. Тому розробка і виробництво сучасного наукомісткого продукту перейшли національні кордони і призвели до створення гігантських транснаціональних корпорацій.

Сьогодні на найбільші транснаціональні структури припадає більше половини світового виробництва наукомісткої продукції. Саме тому змінилося поняття ринку і конкуренції на ринку.

Конкурентоспроможність на сучасному етапі означає, перш за все, здатність підприємств машинобудівної галузі України зайняти місце у відтворювальному транснаціональному ланцюжку і утримувати його при всіх її модифікаціях. Наукомісткий продукт, що створюється, і світ економіки на сьогодні є складним переплетінням національно-державних економічних просторів і транснаціональних економічних структур. В Україні сьогодні такі підприємства відсутні. Тому не дивно, що наша країна залишається осторонь від світового технічного прогресу.

У таких реаліях умовою національної конкурентоспроможності є наявність потужних національних виробничих науково-технічних структур, здатних ввійти в конфігурацію міжнародних виробничих зв'язків.

Останніми роками завдяки стабільним темпам зростання економіки України машинобудівний комплекс зміг частково повернути свої втрачені позиції.

Проте у 2009 р. у машинобудівників відразу виникли дві серйозні проблеми – вступ України до СОТ і світова фінансова криза. І якщо до вступу у СОТ промисловці були готові і зробили все можливе, щоб мінімізувати свої втрати, то подібних масштабів світової кризи мало хто очікував.

Проте незалежно від масштабів кризи подальший розвиток галузі неможливий без значних інвестицій. На сьогодні знос устаткування, за попередніми оцінками, складає близько 70%. Через брак фінансових ресурсів дуже повільно вирішуються проблеми відновлення виробничого потенціалу галузі на основі використання інноваційних технологій і реалізації вітчизняних наукових розробок, подальшої зміни структури товарного виробництва і розвитку наукомісткого машинобудування, забезпечення конкурентоспроможності кінцевої продукції [3].

За роки трансформації економіки машинобудівний комплекс країни пережив тривалу руйнівну кризу, яка супроводжувалася значними втратами виробничого і кадрового потенціалу, більш ніж двократним скороченням частки продукції машинобудування в промисловому виробництві України, зниженням активності в інноваційно-інвестиційній

діяльності. Але все ж він зумів в цілому зберегти свій потенціал і вийшов на дорогу адаптації до нових ринкових умов і освоєння нових промислових ринків.

Для того, щоб машинобудівна галузь запрацювала, державі потрібно докласти максимум зусиль для стимулювання інвестиційної діяльності машинобудівників, потрібні державні програми, які стимулюють енергозберігаючі технології на промислових підприємствах, у тому числі за допомогою податкових пільг, які будуть спрямовані на проведення масштабних проектів щодо модернізації виробничих потужностей. Також потрібне створення максимально сприятливих умов для роботи підприємств машинобудівної галузі, а саме забезпечити вітчизняних виробників державними замовленнями, у тому числі на інноваційну продукцію. Крім того, необхідно суттєве збільшення фінансування вітчизняної науки, без якої не має майбутнього.

Список використаної літератури

1. www.ukrstat.gov.ua
2. www.pda.minprom.com.ua
3. Данилишин Б. Мировой финансовый кризис – тест для Украины / Б. Данилишин // Зеркало недели. – 2008. – № 37 (717).
4. Должанський І.З. Конкурентоспроможність підприємства: навч. посібник / І.З. Должанський, Т.О. Загорна. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 384 с.
5. Павлова В.А. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка та стратегія забезпечення: монографія / В.А. Павлова. – Д.: Вид-во ДУЕП, 2006. – 276 с.

Отримано 5.02.2010.

УДК 330.322.14

Г.А. Крамаренко, М.В. Костромской

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ФОНДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО ИНВЕСТИРОВАНИЯ

У статті проведено аналіз місця та ролі фондів державного інвестування у системі світових економічних відносин, а також проведено оцінку тенденцій їх розвитку.

В статье анализируется место и роль фондов государственного инвестирования в системе мировых экономических отношений, а также оцениваются тенденции их развития.

The article is dedicated to the analysis of the place and role of sovereign wealth funds in the system of world economy, as well as to the evaluation of their development.

фонд государственного инвестирования, финансовая система, источники формирования активов, стабилизационный фонд, резервный фонд, бенефициант

Начало XXI в. ознаменовалось рядом экономических преобразований, охвативших весь мир. Глобальный финансовый кризис, начавшийся