

ЕКОНОМІКА ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ВИРОБНИЦТВА

УДК 338.45.621

СТАН КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

¹ О.Є. Кузьмін, ¹ Л.Є. Чернобай, ² О.П. Романко

¹ НУ "Львівська політехніка", 79000, м. Львів, вул. С.Бандери 12; тел. (032) 2582210,
e-mail: okuzmin@lp.edu.ua

² ІФНТУНГ, 76019, м. Івано-Франківськ, вул. Карпатська, 15, тел. (03422) 40137,
e-mail: public@nuing.edu.ua

Машинобудування України тісно пов'язане з різними секторами промисловості, в т.ч. з нафтогазовим комплексом. Аналіз функціонування машинобудівних підприємств дасть можливість виокремити основні причини, які негативно впливають на галузь загалом. Проблеми, які не дозволяють підвищити конкурентоспроможність машинобудівних підприємств або зберігати стійкі позиції на ринках збуту є актуальними для всіх галузей національної економіки. Безумовно, виявлення таких проблем в подальшому дасть можливість розробити міри для їх ліквідації. Підвищення конкурентоспроможності машинобудівельних підприємств країни підвищить в цілому конкурентоспроможність економіки України.

Ключові слова: конкурентоспроможність, планування, машинобудівні підприємства.

Машиностроение Украины тесно связано с различными секторами промышленности, в т.ч. с нефтегазовым комплексом. Анализ функционирования машиностроительных предприятий позволил выделить основные причины, отрицательно влияющие на отрасль в целом. Решение проблем, препятствующих повышению конкурентоспособности машиностроительных предприятий или сохранению устойчивых позиций на рынках сбыта, является актуальным для всех отраслей национальной экономики. Безусловно, выявление таких проблем в дальнейшем позволит разработать меры к их устранению. Повышение конкурентоспособности машиностроительных предприятий страны повысит общую конкурентоспособность экономики Украины.

Ключевые слова: конкурентоспособность, планирование, машиностроительные предприятия.

Mechanical engineering of Ukraine is closely connected with different industrial sectors, particularly with oil and gas complex. The analysis of engineering companies' operation practice will give an opportunity to single out main reasons that have a negative effect on the sector. The problems that prevent engineering companies from increasing their competitiveness and holding stable positions in the product market are urgent for all sectors of national economy. Identification of such problems in the future will certainly give an opportunity to work out methods of their neutralization. Competitive recovery of mechanical engineering will consequently increase competitiveness of Ukrainian economy in general.

Keywords: competitiveness, planning, machine-building enterprises.

Вступ. Машинобудівний сектор національної економіки сформований на базі радянських підприємств-гігантів, які були активно інтегровані у систему міжгалузевих зв'язків Радянського Союзу. У 90-их роках під впливом „шокової терапії“, неправомірного роздержавлювання та приватизації, внаслідок невдалих економічних реформ на усіх рівнях, та активно інтегрування влади і криміналітету більша частина потенціалу у сфері промисловості та, зокрема, у машинобудуванні, була втрачена. Можна констатувати, що у цей період руйнува-

лись напрацьовані роками коопераційні зв'язки у сфері машинобудування на базі країн СРСР; «розбазарювались», приватизовувались за безцінь земельно-майнові комплекси машинобудівних підприємств; свідомо знищувались технологічно-виробничі потужності, а унікальні технології продавались конкурентам за кордон. 90-і роки ХХ ст. стали нищівними і для машинобудівної галузі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перше десятиліття ХХІ ст. було пов'язано із певними сподіваннями щодо відновлення

Таблиця 1 – Рейтингова оцінка системи регулювання підприємницької діяльності в Україні [1]

Показники	Позиція у світовому рейтингу		
	2008*	2009**	2010**
Простота ведення бізнесу (Інтегральний показник)	144	146	142
Реєстрація підприємства	113	126	134
Отримання дозволів на будівництво	175	181	181
Наймання трудових ресурсів	103	90	83
Реєстрація власності	142	144	141
Кредитування	61	27	30
Захист інвесторів	141	143	109
Оподаткування	177	182	181
Міжнародна торгівля	121	139	139
Забезпечення виконання контрактів	48	46	43
Ліквідація підприємства			

Примітки: *розрахунки проведені для 181 країни за незміненою методологією;

**розрахунки проведені для 183 країн за оновленою методологією

окремих напрямів у машинобудуванні. Адже, як зазначає Ю.М. Зінчук, збільшилась кількість нових видів продукції, активно впроваджувались новітні розробки, освоєно майже 400 нових технологій, 170 з них – ресурсозберігаючі, виготовляється понад 260 одиниць нових видів техніки. Попри це, вітчизняна машинобудівна галузь характеризується значним експортним потенціалом, а основними імпортерами вітчизняної продукції машинобудування є Росія, Німеччина, Туркменістан, Індія, Китай, Іран тощо [1]. Незважаючи на певні, здавалось би позитивні зрушення у цій сфері, ситуація досі характеризується стагнаційними тенденціями. Стан машинобудування суттєво погіршився під впливом світової фінансово-економічної кризи. Як стверджує академік НАН України А.А. Чухно, «ще напередодні кризи обсяги ВВП в Україні становили близько 80% рівня 1990 р., а значний спад виробництва у 2008-2009 рр. відкинув Україну більш як до 2/3 рівня 1990 р. (і це у той час, коли усі сусіди перевершили вихідний рівень)» [2]. Ґрунтовний перелік проблем машинобудівної сфери, викладений у «Державній програмі розвитку машинобудування на 2006-2011 роки» [3], констатує аварійний стан основних фондів, застарілість та ресурсозатратність чинних технологій, низьку якість переважаючої частини продукції, високий відсоток браку, необґрунтовно завищену собівартість продукції через значну непродуктивних активів, низький рівень впровадження інновацій тощо.

Цілі статті. Дослідження існуючого стану конкурентоспроможності підприємств у машинобудівній галузі України. Виокремлення ключових проблем та перешкод для підвищення конкурентоспроможності або для утримання сталих позицій на ринках.

Конкурентоспроможність підприємств різних видів економічної діяльності, у тому числі машинобудування, залежить від конкурентоспроможності регіонів функціонування, яка ви-

значається економічними, політичними, соціальними, геотериторіальними умовами діяльності підприємств. В Україні умови функціонування суб'єктів господарської діяльності є доволі несприятливими, на що вказують і результати спільного дослідження Світового банку та Міжнародної фінансової корпорації. У світовому рейтингу простоти ведення підприємницької діяльності Україна посідає 142 місце серед 183 країн (табл. 1) [1]. Це є наслідком значного дерегулювання національної економіки та створення нерівних умов для суб'єктів господарської діяльності, що пов'язано насамперед із тісним інтегруванням влади та окремих бізнес-структур. Основними параметрами, через які Україна посідає останні місця у рейтингу, є оподаткування та отримання дозволів на будівництво.

Динаміка кількості машинобудівних підприємств України не має чітко визначеної тенденції (рис. 1). Крім цього, кількість не свідчить про якість функціонування, адже за статистикою вона охоплює і економічно неактивні підприємства. Як свідчать дані рис. 1, невинне зростання кількості підприємств машинобудування впродовж 2002-2006 рр. пов'язано із розвитком ринкового середовища, піднесенням національної економіки, позитивними перетвореннями у більшій частині галузей економіки. Подальше падіння пов'язувалось із впливом фінансово-економічної кризи, гальмуванням розвитку економічних процесів в усьому світі, а з огляду на те, що вітчизняне машинобудування є високоінтегрованим у світове економічне господарство, це не могло не відобразитись на показниках його функціонування. Повернення кількості підприємств у 2009 р. до рівня 2005 р. експерти пов'язують зі зміною структури суб'єктів господарювання, які під впливом негативних чинників почали орієнтуватись на розукрупнення діяльності та створення на базі великих і середніх підприємств асоційованих об'єднань дрібних підприємств, що спеціалізу-

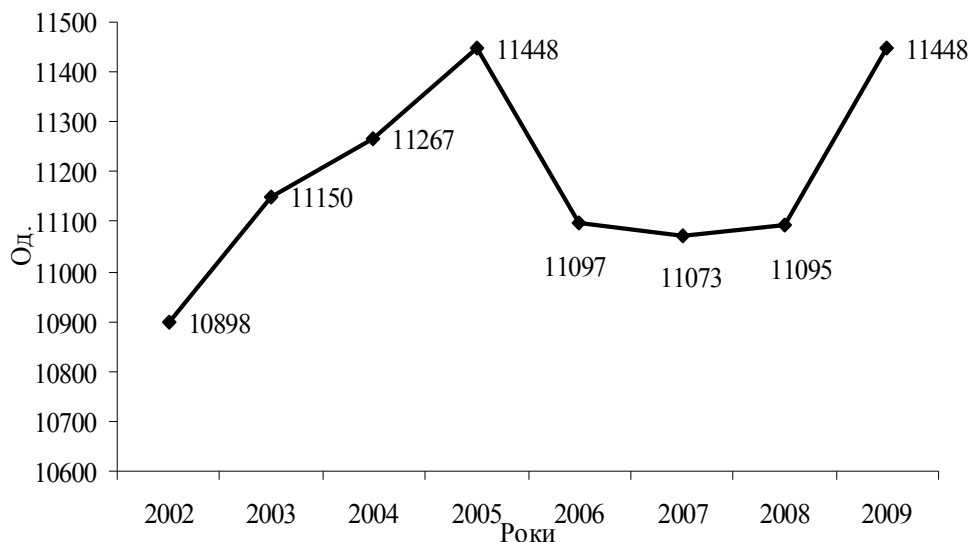


Рисунок 1 – Динаміка кількості машинобудівних підприємств України
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

ються лише на окремих переділах технологічних циклів виготовлення машинобудівної продукції.

Як свідчить практика, конкурентні переваги в галузях промисловості, зокрема, і у машинобудуванні, створюються впродовж десятиліть, а не впродовж 3-4 річного циклу ділової активності [4]. В межах цього пріоритетним є розроблення та впровадження інновацій, спрямованих на оновлення технологій виробництва, забезпечення їхнього ресурсоекономного характеру, покращання споживчих та економічних параметрів продукції. Варто відзначити і той факт, що частка вітчизняної наукомісткої продукції складає 0,1% на світовому ринку високотехнологічної продукції, на відміну від розвинутих країн, які близько 85-90% ВВП забезпечують виробництвом і експортом наукоємної продукції.

При цьому, як зазначає проф. Н.П. Гончарова, у сфері машинобудування в Україні є значний потенціал у таких напрямках [5]: перспективні напрямки розвитку мікроелектроніки, енергозберігаючі технології, розробка систем машин і виробничих технологій нового покоління, розвиток авіакосмічних технологій, нових поколінь засобів транспорту і зв'язку.

У Національній стратегії розвитку «Україна-2015» зазначається, що існуючі перешкоди на шляху розвитку конкурентних відносин в Україні обумовлюють низький рівень ефективності національної економіки. В Україні близько 95% обсягів виготовленої продукції належить до третього (60%) і четвертого (35%) укладів, характерними рисами яких є випереджальний розвиток електроенергетики і використання нафти як головного енергоносія. Частка ж продукції вищих технологічних укладів в економіці країни складає: 4% – для п'ятого і 0,1% для шостого. Наведені цифри свідчать про катастрофічне відставання України та її низьку конкурентоспроможність. У розвинутих краї-

нах на сучасному етапі акцентується увага на перехід до шостого технологічного укладу, який ґрунтується на інноваційних розробках нового покоління, безвідходних, екологічно чистих технологіях, водневій енергетиці, композитних матеріалах, інтелектуальних продуктах. Сучасний рівень розвитку національної економіки можна порівняти із післявоєнним рівнем розвитку високорозвинутих країн [6]. Це доводить і вітчизняна статистика, вказуючи, що в Україні впродовж 2004-2009 рр. інноваціями займались у середньому лише близько 400 машинобудівних підприємств (рис. 2), а це складає близько 3,6% від загальної кількості підприємств. При цьому немає достовірної інформації щодо якості цих інновацій, адже в Україні офіційними статистичними виданнями зараховують до інновацій механізацію, автоматизацію, винаходи, які спрямовані насамперед на удосконалення застарілої техніки, консервуючи таким чином технологічну відсталість і низьку конкурентоспроможність продукції. Це зумовлює необхідність розроблення національних ідентифікаційно-інтерпретаційних інноваційних стандартів, які б визначали, за якими критеріями визнавати інноваційну розробку [5].

У Національній стратегії розвитку констатується, що наразі провідним сектором вітчизняної економіки є багатогалузеве машинобудування, і частка машинобудування в структурі промислового виробництва повинна бути доведена до 30-40%, що активізуватиме розвиток суміжних галузей економіки [6]. Від розвитку машинобудування значною мірою залежить конкурентоспроможність товарів і послуг на внутрішньому і зовнішньому ринках, до того ж, у розвинутих країнах воно є джерелом постійних інновацій.

У розвинутих країнах частка машинобудування у промисловості сягає 30-50%. В Україні, на жаль, частка реалізованої продукції у «найкращі роки» максимально наближалась до 14%,

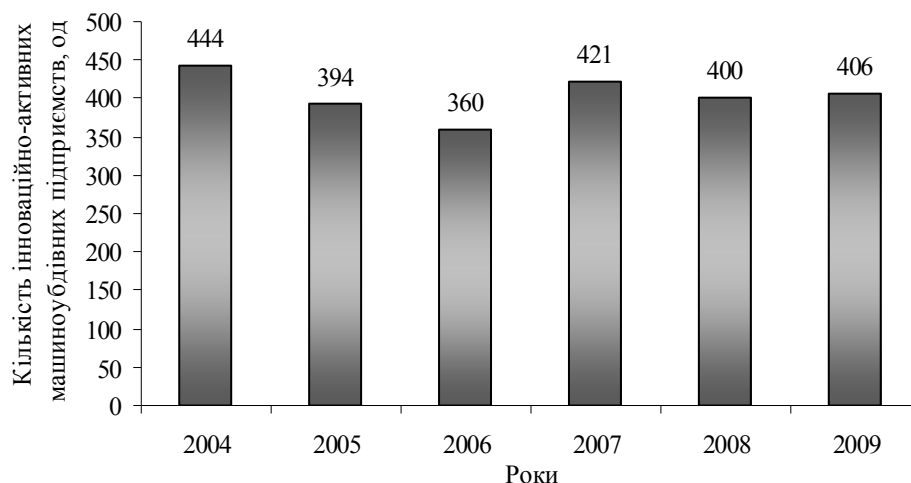


Рисунок 2 – Динаміка кількості інноваційно-активних машинобудівних підприємств України
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

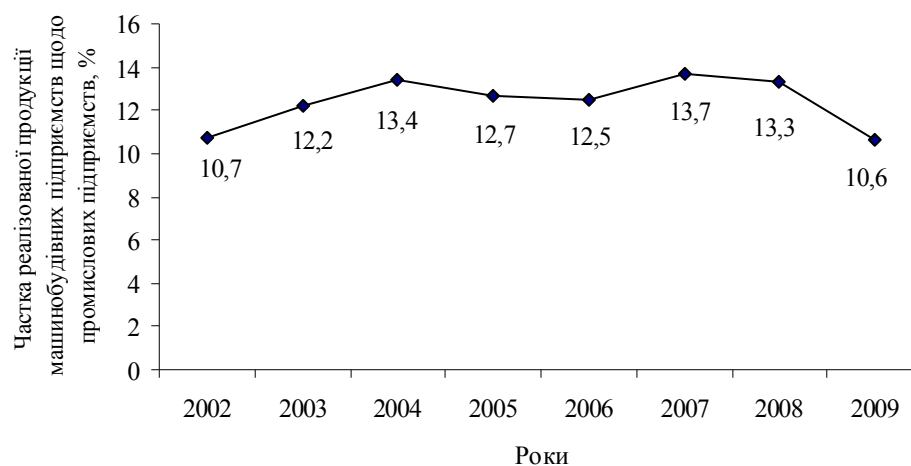


Рисунок 3 – Динаміка частки реалізованої продукції машинобудівних підприємств України щодо промислових підприємств
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

а у 2009 р. знизилась нижче рівня 2002 р. – до 10,6 % (рис. 3). Закономірно, що, таким чином, виявився вплив світової фінансово-економічної кризи і обсяги діяльності переважної частини підприємств машинобудування суттєво зменшились. Такий стан речей доводить низьку конкурентоспроможність значної частини машинобудівних підприємств, адже, як свідчить практика, на ринку утримали (а інколи і зміцнили) власні позиції ті підприємства, які характеризувались високотехнологічним виробництвом, ефективними системами менеджменту, бездоганною репутацією, накопиченим інтелектуальним капіталом, конкурентоспроможною продукцією.

Вітчизняне машинобудування характеризується, на жаль, високим рівнем збитковості, що пояснює значний спектр причин, а саме: низький рівень ефективності діяльності; використання застарілих ресурсозатратних технологій; диспропорція між прямими і накладними

витратами (поширені ситуації, коли накладні витрати у сотні та тисячі разів перевищують прямі витрати); висока собівартість продукції підприємства, що перевищує ринкові ціни; надмірна вартість кредитних ресурсів, які через відсоткові ставки та комісійні сприяють зростанню собівартості; значні технологічні втрати та брак у виготовленій продукції; використання тінювих схем, що супроводжуються закупівлею за свідомо завищеними цінами сировинно-матеріальних ресурсів та реалізацією за заниженими цінами готової продукції (особливо на експорт) тощо. На рис. 4 зображено динаміку частки збиткових машинобудівних підприємств України. Слід констатувати, що впродовж 2002-2009 рр. частка збиткових підприємств не перетинала позначку 30%, адже майже третина вітчизняних машинобудівних підприємств є хронічно збитковими. У 2008-2009 рр. ситуація катастрофічно погіршилась під впливом фінансово-економічної кризи, потужного падіння

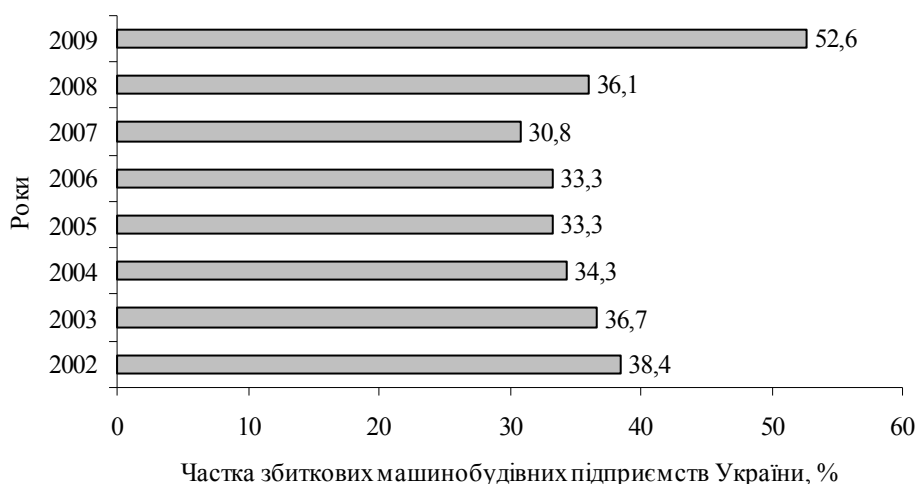


Рисунок 4 – Динаміка частки збиткових машинобудівних підприємств України
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

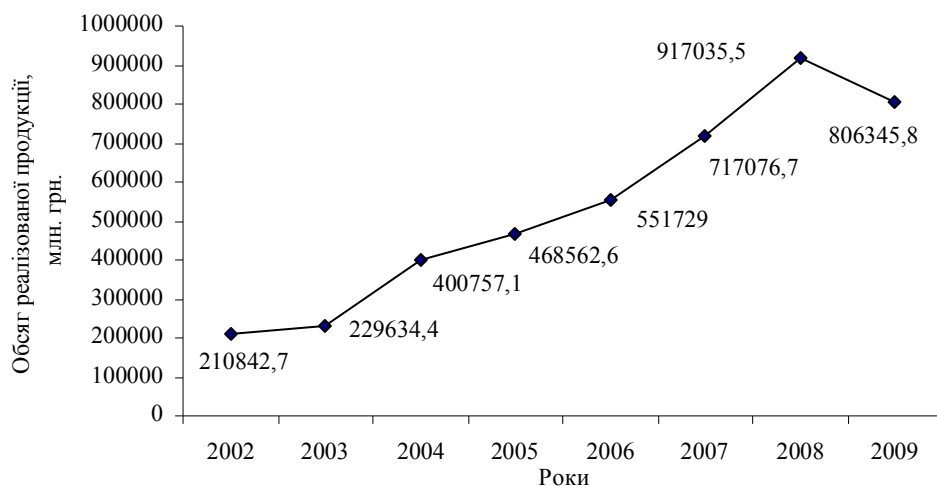


Рисунок 5 – Динаміка обсягів реалізованої продукції машинобудівних підприємств України
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

ринкової активності та платоспроможного попиту, внаслідок чого понад 50% підприємств стали збитковими.

Слід констатувати, що попри несприятливі умови функціонування машинобудівні підприємства з 2002 р. по 2008 р. перманентно нарощували обсяги реалізованої продукції. Варто розуміти, що зростання обсягів реалізації у грошових одиницях відбувається під впливом двох ключових чинників: збільшення натуральних обсягів та підвищення цін. Індекс цін на машинобудівну продукцію (грудень до грудня) складав у 2002 р. – 102,8%, 2003 р. – 105,8%, 2004 р. – 113,7%, 2005 р. – 105,6%, 2006 р. – 106,0%, 2007 р. – 111,9%, 2008 р. – 122%, 2009 р. – 107,7% [9]. Аналізуючи темпи зростання цін, можна виокремити дві хвилі їх підвищення: 2002-2004 рр., 2005-2008 рр. У грудні 2009 р. щодо грудня 2008 р. ціни на продукцію машинобудування зросли лише на 7,7%, а у промисловості за аналогічний період спостерігалось зростання цін на 14,3%, у хімічній галузі – на 21,8%, у виробництві коксу та нафтопро-

дуктів – на 42,9%. Таке порівняльно незначне зростання цін на продукцію машинобудування було зумовлене, насамперед, падінням платоспроможного попиту на продукцію та загостренням конкуренції на ринку під впливом фінансово-економічної кризи. Варто зауважити, що динаміка обсягів реалізації машинобудівної продукції у грошових одиницях впродовж 2002-2008 рр. лише частково пов'язана з динамікою обсягів виробництва, а переважно зумовлена ціновим фактором. Так, у 2009 р. у машинобудуванні спостерігався найвищий рівень спаду виробництва у промисловості (індекс обсягу виробництва продукції склав 55,1%).

З огляду на стагнаційні процеси у машинобудівній промисловості рівень рентабельності операційної діяльності таких підприємств є доволі низьким і впродовж 2002-2009 рр. не перевищує позначки 5% (рис. 6). Така фінансова результативність підприємств свідчить про низький рівень відтворення капіталу та недостатню прибутковість функціонування таких підприємств. Прибутки на рівні від 1% до 5% за-

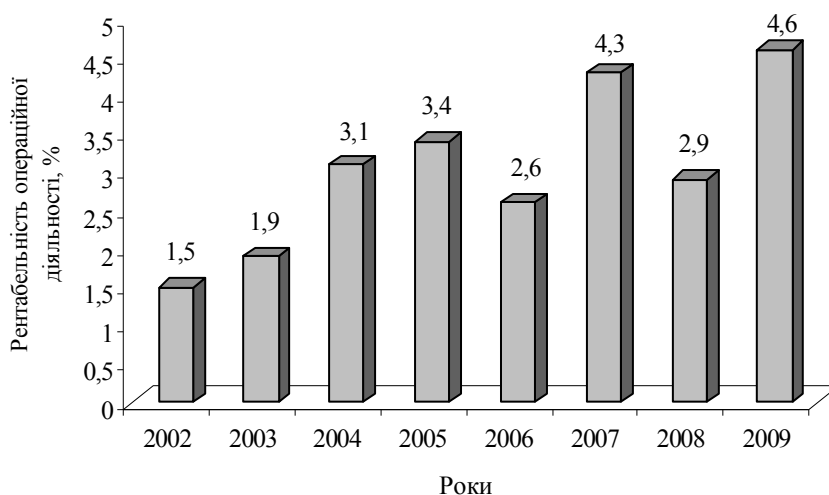


Рисунок 6 – Динаміка рентабельності операційної діяльності машинобудівних підприємств України
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

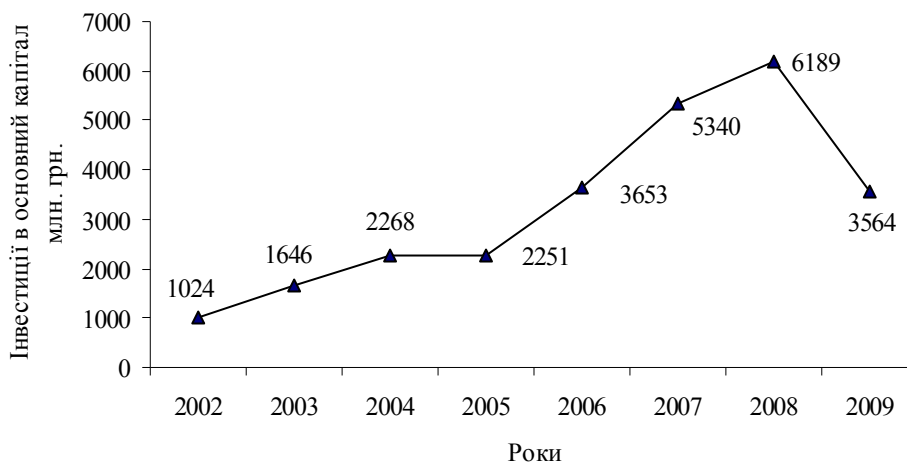


Рисунок 7 – Динаміка обсягів інвестицій в основний капітал машинобудівних підприємств України
(складено на підставі офіційної інформації Державного комітету статистики України)

безпечують капітального розвитку підприємства, інвестування коштів у модернізацію та оновлення основних засобів, знос яких у 2009 р. склав 66,3%, виведення підприємства на новий рівень розвитку. В таких умовах залишається сподіватись лише на зовнішні джерела інвестування капітального розвитку (кредитні та інвестиційні ресурси), які внаслідок високої вартості є також недоступними для переважної більшості вітчизняних підприємств. Таким чином, формується замкнене коло: для забезпечення високої фінансової результативності необхідно вкладати кошти у розвиток підприємства, а такі кошти є малодоступними, що зумовлює низькі показники діяльності та відсутність перспективи функціонування. Як видно з рис. 6, парадоксальною є ситуація, коли під впливом фінансово-економічної кризи у 2009 р. рентабельність операційної діяльності машинобудівних підприємств сягнула максимальної позначки – 4,6%, однак такий рівень прибутковості є все ж незадовільним.

Найбільш пріоритетною проблемою більшості машинобудівних підприємств є нестача коштів інвестиційного призначення, спрямованих на забезпечення розвитку. Така ситуація є закономірною, адже на підприємствах не вистачає і оборотних коштів для здійснення поточної виробничо-господарської діяльності. На рис. 7 зображено динаміку обсягів інвестицій в основний капітал машинобудівних підприємств. При цьому впродовж 2002-2004 рр. обсяги таких інвестицій зросли у 2,21 рази, що і зумовлювало покращання низки параметрів (рентабельності операційної діяльності, обсягів реалізації продукції), а також пов'язано зі зростанням кількості підприємств цієї сфери. З 2004 р. по 2005 р. спостерігалось незначне зменшення інвестицій, що, насамперед, пов'язувалось із політичною та економічною нестабільністю в країні. Починаючи із 2005 р. по 2008 р. обсяг інвестицій у основний капітал зріс у 2,75 разів, що зумовлено активізацією національної економіки, але вже у 2009 р. обсяг

інвестицій в основний капітал зменшилися на 43% під впливом фінансово-економічної кризи.

У літературі зазначається, що машинобудівна галузь України характеризується середнім рівнем монополізованості, адже індекс Герфіндала-Гіршмана впродовж останніх двох десятиліть перебуває в межах [1000-1800]. На думку експертів, певний рівень монополізованості у стратегічно-важливих секторах економіки (у т.ч. у машинобудуванні) є навіть необхідним. Більш того, в Україні внаслідок антимонопольних заходів значна кількість колишніх підприємств-монополістів (зокрема, ЗАТ «Ковельськільмаш», ВО «Азовмаш», Стахановський машинобудівний завод, ЗАТ «Автонавантажувач» та ін.) опинилися у кризовому стані або ж узагалі припинили своє функціонування.

Висновки. Аналіз практики функціонування машинобудівних підприємств України дає підстави стверджувати, що в окремих сферах конкурентоспроможність деяких підприємств є достатньо високою, а саме: виробництво спецтехніки для різних галузей промисловості, авіа- та ракетобудування, виготовлення автоматизованих технологічних систем, обладнання для гідро, електро- та атомних станцій. Що ж стосується продукції машинобудування, призначеної для кінцевого споживача, то вона, як правило, характеризується негативним співвідношенням якісних та економічних параметрів, відповідно існує тенденція до її імпортозаміщення.

Основними причинами, котрі негативно впливають на формування та підтримання конкурентоспроможності вітчизняних машинобудівних підприємств, є:

Небажання інвесторів вкладати кошти у підприємства машинобудівної сфери через необхідність здійснення значних капіталовкладень, значний термін їх окупності, низькі гарантії повернення вкладеного капіталу та відносно невисокий дохід на вкладений капітал.

Нестача коштів для забезпечення основної виробничої діяльності, у тому числі складність отримання банківських кредитів, їх висока вартість, високі вимоги до заставного забезпечення.

Втрата кадрового потенціалу галузі, адже на ринку машинобудування спостерігається критична нестача кваліфікованих інженерів (технологів, конструкторів тощо), працівників робітничих професій (токарів, фрезерувальників, зварювальників та ін.).

Високий рівень заповнення вітчизняного ринку більш досконалою, якісною, та ненабагато дорожчою імпортною продукцією, що супроводжується експансією на вітчизняний ринок транснаціональних корпорацій машинобудівної сфери.

Значне технологічне відставання країни загалом, та машинобудування зокрема, адже у розвинутих країнах світу на сьогодні відбувається розвиток п'ятого та шостого технологічних укладів, а в Україні – третього та четвертого, що свідчить, що вітчизняні технології перебувають на рівні 50-60-х рр. минулого століття.

Вкрай складні правові, адміністративні, бюрократичні умови функціонування суб'єктів підприємницької діяльності, які зумовлюють ситуацію, коли машинобудівні підприємства орієнтуються на стратегії виживання, а не забезпечення перспективного розвитку.

Масове доведення потужних машинобудівних підприємств, які були монополістами на ринку пострадянського простору, до банкрутства з метою заволодіння їх земельно-майновими комплексами практично за безцінь.

Високий рівень злиття бізнесу та влади, що зумовлює виникнення недобросовісної конкуренції та цілеспрямоване знищення невігідних машинобудівних підприємств.

Низький рівень співпраці між підприємства та науково-дослідними установами, що не сприяє розробленню та впровадженню у виробництво вкрай необхідних технічних, технологічних, товарних та інших функціональних інновацій.

Недієвість фондового ринку України, що позбавляє можливості залучення вітчизняними машинобудівними підприємствами фінансових ресурсів за рахунок фондових інструментів.

Активізація рейдерства стосовно машинобудівних підприємств внаслідок високої корумпованості органів державної влади, котрі, як правило, лобіюють інтереси певних зацікавлених осіб.

Література

1 Герасименко А. Аналіз впливу регуляторних обмежень на розвиток конкуренції на внутрішньому ринку України / Анжелика Герасименко // Конкуренція. Вестник Антимонопольного Комітету України. – 2010. – №3. – С. 14-19.

2 Чубай В.М. Факторна модель оцінювання конкурентоспроможності машинобудівних підприємств / В.М. Чубай // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №6(96). – С. 156-163.

3 Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006-2011 роки» від 18 квітня 2006 р., № 516 // Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

4 Карпинский Р. Влияние инвестиций на повышение конкурентоспособности экономики / Роман Карпинский // Конкуренция. Вестник Антимонопольного Комітету України. – 2010. – №3. – С. 20-24.

5 Гончарова Н.П. Інноваційна економіка: проблеми і пріоритети / Н.П. Гончарові // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – С. 11-19.

6 Національна стратегія розвитку «Україна-2015». – К.: ГПО «Український форум», 2008. – 74 с.

*Стаття надійшла до редакційної колегії
23.05.11*

*Рекомендована до друку професором
М.О. Данилюком*