

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ: УПРАВЛІНСЬКИЙ АСПЕКТ

У статті на основі аналізу стану й перспектив розвитку машинобудівного комплексу України досліджуються питання управління підприємствами галузі, розглядаються проблеми забезпечення їх конкурентоспроможності та напрями розв'язання.

Ключові слова: машинобудівний комплекс, управління, конкурентоспроможність підприємства, інноваційний розвиток.

В статті на основі аналізу стану й перспектив розвитку машинобудівного комплексу України досліджуються питання управління підприємствами галузі, розглядаються проблеми забезпечення їх конкурентоспроможності та напрями розв'язання.

Ключевые слова: машиностроительный комплекс, управление, конкурентоспособность предприятия, инновационное развитие.

Issues of enterprises administrating based on analysis of state and development perspectives of machine-building complex of Ukraine are studied. The problems of competitiveness providing and solution directions are considered.

Keywords: management, competitiveness, innovation development.

Машинобудування відіграє ключову роль у забезпеченні розвитку економіки країни та є основою для інших галузей, сприяючи або знижуючи їх конкурентоспроможність як усередині країни, так і поза її межами. Протягом багатьох років машинобудування належить до найважливіших галузей промисловості технологічно прогресуючих держав – США, Німеччини, Японії, Китаю. Підвищений попит і споживання Східною Європою продукції їх машинобудування є вигідним за рахунок посттрансформаційного відставання власного виробництва. У державних програмах розвитку промисловості України та машинобудівного комплексу [3; 8], зокрема, зафіксовано провідну роль машинобудування в забезпеченні стратегічних інтересів держави як основи стабільного розвитку економіки, рентабельності та конкурентоспроможності продукції, послуг багатьох галузей, соціального захисту і покращення рівня життя населення країни.

Питанням оцінки стану й особливостей функціонування машинобудівного комплексу приділено значну увагу, зокрема, у працях О. Амоші, Б. Данилишина, Л. Довгань, О. Кузьміна, Н. Сімченко, А. Чухна. Проте зміни кон'юнктури ринку викликають необхідність постійного моніторингу стану вітчизняного машинобудування, визначення перспектив його розвитку та управління, що і зумовило вибір теми дослідження.

Метою цієї статті є дослідження стану, визначення тенденцій та перспективних напрямів розвитку управління підприємствами машинобудування як базової галузі економіки України.

Незважаючи на позитивну динаміку, що проявлялася протягом 2001–2008 рр., основні економічні показники свідчать про необхідність ретельної уваги до цієї галузі через існування деяких тенденцій. У структурі промислового виробництва України питома вага машинобудування займає друге місце після металургійного комплексу – близько 14 %, що замало для країни з індустріальним позиціонуванням, натомість в економічно розвинених країнах вона сягає 35 – 50 % в загальному обсязі промислової продукції [2].

На думку фахівців, світова економічна криза сприяла у 2008–2009 роках зниженню попиту на продукцію українського машинобудування, а відповідно до різкого скорочення виробництва та обсягів реалізації більшості видів продукції машинобудівних підприємств (рис. 1) [6; 7]. Найбільший спад зафіксовано на підприємствах з виробництва автомобільного транспорту (50,2 %) та побутових приладів (47 %). Обсяг виробленої продукції 2009 р. відповідає показникам, які були досягненні у 2003–2004 рр. [11].



Рис. 1. Обсяги реалізованої продукції промислової та машинобудування України за 2001–2010 рр., млн грн*

* Розроблено авторами на основі [11].

Криза кінця 2008–2009 рр. мала суттєві наслідки, що погіршили стан комплексу машинобудування. Відносно підприємства їх можна поділити на зовнішні та внутрішні. Внутрішніми факторами є: застарілість та низький технічний рівень основних засобів, нестача кваліфікованого персоналу у сфері управління та виробництва, неефективна завантаженість виробничих потужностей більшої частини підприємств, недостатня швидкість і обґрунтованість рішень стосовно реакції на зміни зовнішньої кон'юнктури, а також незадовільна гнучкість та конкурентоспроможність асортиментно-цінової стратегії; нестача грошових ресурсів, зростання дебіторської та простроченої кредиторської заборгованості, низький рівень корпоративної культури [4; 10; 11].

До зовнішніх факторів належать: суттєве скорочення платоспроможного попиту на продукцію машинобудівних підприємств і недостатня розвиненість внутрішніх ринків, зростання потреб у якісній продукції у зв'язку з розвитком науки і техніки; велика конкуренція з боку іноземних підприємств; знецінювання та коливання курсу національної валюти; суттєва залежність машинобудування від кон'юнктури на зовнішніх ринках, значне зростання імпорту у внутрішньому споживанні; недостатня кількість інвестиційних ресурсів; різке подорожчання зовнішніх фінансових ресурсів та жорсткість умов їх залучення; практично повне згортання інноваційно-інвестиційної діяльності; відсутність масштабних інвестиційних проектів з оновлення виробництва; низькі темпи розробки, освоєння та випуску нової продукції; нерозвиненість фондового ринку і ринку фінансового лізингу; недостатність державних програм підтримки промисловості; недоліки та часта зміна законодавства; політична нестабільність; загальна дестабілізація економіки; високі ставки оподаткування; зростання вимог до екологічних показників; нестабільність цін на ресурси [1; 10; 11].

Часткове подолання кризових явищ у 2010 р. сприяло стабілізації галузі машинобудування України, протягом цього року спостерігались високі темпи зростання випуску продукції – обсяги виробництва продукції зросли на 34,5 % порівняно з 2009 р. Зокрема, збільшення випуску продукції спостерігалось на підприємствах із виробництва залізничного рухомого складу – на 132,2 %, машин та устаткування для сільського і лісового господарства – на 66,4 %, машин та устаткування для металургії – на 33,9 %, машин та устаткування для добувної промисловості й будівництва – на 37,8 %, електричних машин та устаткування – на 25,7 %, автомобільного транспорту – на 25,7 %, апаратури для радіо, телебачення та зв'язку – на 17,8 %. Водночас механічні та електричні машини, транспортні засоби та шляхово обладнання стали у 2010 р. одними з основних елементів товарної структури зовнішньої торгівлі України з такими країнами, як Індія, КНР, Мексика, Німеччина, ОАЕ, Росія, іншими країнами СНД [6]. І ці позитивні тенденції збереглися протягом трьох кварталів 2011 р., хоча спостерігалось скорочення випуску продукції у виробництві машин та устаткування для металургії [7].

Трансформація галузевої структури продукції машинобудування відбувається на користь металомісткої номенклатури, а частка наукоємних високотехнологічних галузей має тенденцію до зменшення. Результати досліджень свідчать, що найбільшу частку у структурі реалізації машинобудівної продукції займає виробництво транспортних засобів та устаткування – у середньому 39,3 % протягом 2001–2010 рр. Протягом цього ж періоду 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%. Динаміка змін структури реалізації машинобудівної продукції подана на рис. 2 [6; 7].

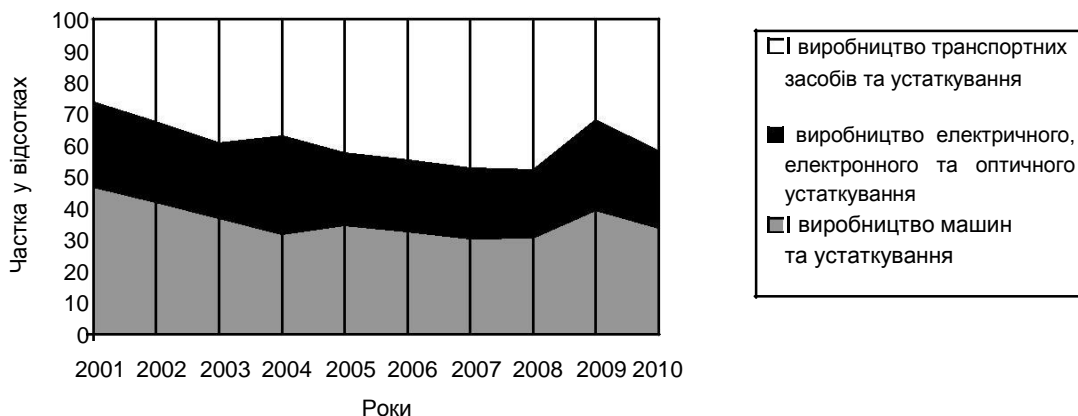


Рис. 2. Структура реалізації продукції машинобудування України протягом 2001–2010 рр., %*

* Розроблено авторами на основі [6; 7].

На жаль, невідповідність продукції світовим нормам значно скорочує можливості вітчизняних підприємств на світовому ринку. Необхідно розробляти стратегії виходу на міжнародні ринки, шукати програми та проекти, під які можливо укладання перспективних угод. Саме інноваційна діяльність дає змогу збільшити випуск продукції для потреб і зовнішнього, і внутрішнього ринку.

Інноваційний розвиток машинобудівного комплексу України фахівці значною мірою пов'язують із вітчизняним оборонно-промисловим комплексом (ОПК), який спроможний створювати та виробляти інтелектуальні й наукоємні види продукції. Майже 100 підприємств вітчизняного ОПК залежать від поставок матеріалів, сирови-

ни, комплектуючих, функціональних систем та елементної бази з країн СНД, а 70 із них перебувають у критичній залежності від Росії. В умовах відсутності внутрішнього попиту на продукцію вітчизняного ОПК (5–7 %) експорт залишається єдиним джерелом існування та розвитку незначної частки оборонних підприємств. Експортна орієнтація, яка сформувалась під тиском об'єктивних обставин, характеризується відсутністю системного підходу до вирішення проблем воєнно-технічного співробітництва з іншими державами світу як з боку виробника продукції, так і в стратегії держави [5].

Попри це, серед позитивних рис розвитку машинобудування України можна зазначити освоєння та виго-

товлення з 2006 р. підприємствами галузі понад 500 найменувань нової техніки та устаткування [1]. У 2008 р. підприємствами машинобудування було отримано від Державного департаменту інтелектуальної власності охоронних документів на винаходи – 158 шт., на корисні моделі – 241 шт., промислові зразки – 44 шт., від патентних відомств інших країн охоронних документів на винаходи – 17 шт., на корисні моделі – 18 шт. та на промислові зразки – 1 шт. [10]. Статистичні

дані свідчать про стабільну кількість інноваційно активних підприємств у вітчизняному машинобудуванні протягом останніх чотирьох років (див. табл. 1) [9]. Водночас у світі зростають вимоги до екологічності, що викликає необхідність здійснення запобіжних та природоохоронних заходів з боку держави та машинобудівних підприємств. Дотримання норм екології стає складовою їх конкурентоспроможності.

Таблиця 1

Кількість інноваційно активних підприємств машинобудування України у 2007–2010 рр.*

Машинобудування України	2007	2008	2009	2010
Усього	421	400	406	417
у тому числі:				
виробництво машин та устаткування	189	174	181	181
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	162	156	152	155
виробництво транспортних засобів та устаткування	70	70	73	81

*Джерело: [9].

Отже, завдання машинобудівного комплексу – забезпечити економіку країни прогресивними машинами та устаткуванням. А оскільки розвиток комплексу в цілому залежить від розвитку окремих підприємств, то при підвищенні ефективності його функціонування першочергову увагу слід звернути саме на них. Зокрема, потрібно розглядати можливості залучення значного капіталу й удосконалення використання фінансових, інтелектуальних, людських ресурсів, що можливо лише за умов ефективного управління окремими підприємствами та їх об'єднаннями. Адже для виробництва продукції машинобудування потрібна велика кількість комплектуючих, що вимагає утворення тисяч зв'язків підприємств між собою, тобто їхньої спеціалізації та кооперування. У межах комплексної взаємодії проявляється різноманіття, а часом суперечливість інтересів, різноспрямованість цілей і відмінності в здійсненні бізнес-процесів окремих учасників, що вимагає формування балансу для досягнення спільної мети.

У роки незалежності України процеси структурної перебудови машинобудівного комплексу загалом і підприємств зокрема характеризувалися повільністю та незавершеністю. Незважаючи на статус країни з ринковою економікою, управління українськими машинобудівними підприємствами часто не відповідає ринковим умовам господарювання. Реформування відносин у сфері власності не призвело до запланованих результатів, а його наслідками стали структурні деформації у машинобудівному комплексі, значні втрати виробничого і кадрового потенціалу, порушення зв'язків спеціалізації та кооперації, які не вдалося налагодити до сьогодні. В умовах глобалізації й активної міжнародної інтеграції на світовому ринку вітчизняні машинобудівні підприємства постали перед проблемою вибору напрямів партнерських відносин і можливостей подальшого поглиблення спеціалізації або ж диверсифікації їхньої виробничо-господарської діяльності, визначення ефективного використання існуючих можливостей і ресурсів.

Взаємодію підприємств вважатимемо системою, окремими елементами якої є дії з реалізації підприємствами рішень, що спричиняють певні взаємовигідні зміни в межах спільності інтересів між усіма сторонами в довгостроковій перспективі. Таким чином, пропонуємо розглядати добровільні об'єднання підприємств на основі договору про співпрацю або частки власності для досягнення кращих показників діяльності, раціональнішого використання виробничого потенціалу, ефективного впровадження досягнень науки і техніки, провідних технологій, які створюються за технологічними, галузевими, територіальними, комерційними та іншими ознаками у різноманітному ви-

гляді – асоціації, корпорації, консорціуми, концерни, промислово-фінансові групи, холдинги, кластери, інноваційні виробничо-технологічні структури тощо.

Мотивами ініціювання взаємодії виступають: підвищення сили опору загальної дестабілізації економіки; поширення можливостей і пом'якшення умов залучення інвестицій та зовнішніх фінансових ресурсів; розгортання інноваційно-інвестиційної діяльності; намагання підвищити технічний і технологічний рівень; посилення конкурентних позицій на ринку, що дасть змогу протистояти імпорту у внутрішньому споживанні; оптимізація завантаженості виробничих потужностей підприємств; пошук кваліфікованого персоналу у сфері управління, інновацій та виробництва. Утворення сукупності взаємодіючих підприємств повинно бути здійснено на законодавчій основі та з відсутністю негативного впливу на інших соціально-економічних суб'єктів. Окрім корпоративної соціальної відповідальності, реальний розвиток якої поки залишається лише надбанням окремих самосвідомих суб'єктів, досягненню позитивних результатів взаємодії повинні сприяти з боку держави заходи запобігання недобросовісній конкуренції.

Отже, задля визначення подальших перспектив розвитку машинобудівного комплексу України варто проаналізувати фактори впливу та зв'язки в межах наявного партнерства і виокремити спільні, відмінні риси, основні параметри системи управління взаємодією підприємств, порівняти вітчизняний досвід із закордонним і на цій основі сформувати організаційно-економічний механізм управління взаємодією підприємств. Актуальними напрямками подальшого дослідження стануть розробка й практична перевірка механізму організації успішного співробітництва і способів врегулювання суперечливих питань, управління відповідними змінами та перетвореннями.

1. *Барташевська Ю. М.* Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи [Електронний ресурс] / Ю. М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – № 1 (8). – С. 19–25. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ever/2010_1/3.pdf. – Назва з екрану. 2. *Гавкалова Н. Л.* Аналіз стану машинобудування в регіональному аспекті [Електронний ресурс] / Н. Л. Гавкалова // Економічний простір. – 2011. – № 48 (1). – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2011_48/statti/5.pdf. – Назва з екрану. 3. Державна програма розвитку машинобудування на 2006–2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.04.2006 р. № 516 [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [сайт]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=516-2006-%EF>. – Назва з екрану. 4. *Лобач В. В.* Сучасний стан машинобудування в Україні [Електронний ресурс] / В. В. Лобач, М. І. Корнецька. // Сучасність, наука, час. Взаємодія та взаємовплив: Матеріали Восьмої Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. – Режим доступу: <http://intkonf.org/lobach-vv-kornetska-mi-suchasniy-stand-mashinobuduvannya-v-ukrayini>. – Назва з екрану. 5. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / [Тарасова Н. В., Калініченко І. С. та ін.]; під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б. М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2007. –

- 308 с. 6. Про соціально-економічне становище України за 2010 рік [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України [сайт] – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрану. 7. Про соціально-економічне становище України за січень – вересень 2011 року [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України : [сайт] – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрану. 8. Про схвалення Державної програми розвитку промисловості на 2003-2011 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.07.2003 р. № 1174 [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [сайт]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1174-2003-%EF>. – Назва з екрану. 9. Статистичний щорічник за 2010 рік. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] / За редакцією О. Г. Осауленка. – К. : ТОВ "Август трейд", 2011. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрану. 10. Чумакова Т. М. Аналіз сучасного стану машинобудівного комплексу України [Електронний ресурс] / Т. М. Чумакова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. – № 11. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/VSUNU/2010_11_2/Chumakova.pdf. – Назва з екрану. 11. Шифріна Н. І. Стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України [Електронний ресурс] / Н. І. Шифріна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2010_29/10snittd.pdf. – Назва з екрану.

Надійшла до редколегії 15.12.12

