

УДК 334.01

О. В. Корецька,
здобувач, Міжрегіональна академія управління персоналом

ДОСЛІДЖЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ. АНАЛІТИЧНІ МОДЕЛІ

О. Koretska,
Postgraduate, MAUP

RESEARCH OF COMPETITIVENESS FOR MACHINERY ENTERPRISES. ANALYTICAL MODELS

Надано оцінку тенденціям розвитку господарської діяльності підприємств машинобудування України з метою виявлення передумов підвищення їх конкурентоспроможності.

Проаналізовано конкурентоспроможність підприємств секторів машинобудування: виробництво машин і устаткування, виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування, виробництво автотранспортних засобів. Використано аналітичну модель SWOT-аналізу.

За результатами дослідження тенденцій розвитку підприємств машинобудування та їх конкурентоспроможності, зроблено висновки.

Визначено, що основними проблемами розвитку є: значна технологічна відсталість, причому вона тим більша, чим складнішою є продукція; малий обсяг внутрішнього ринку (як в натуральному, так й вартісному вимірі); відсутність внутрішніх ефективних ланцюгів створення доданої вартості, що припускає реалізацію таких форм розвитку виробництва, як інтеграція, кооперація та спеціалізація; дефіцит фінансових ресурсів, який більш є наслідком перших двох проблем ніж є їх причиною.

Основними можливостями для розвитку можна вважати наступні: розвиток кооперації з потужними зарубіжними компаніями; наявність значних потужностей, які простоюють; скорочення витрат за рахунок побічного виробництва при виробництві деяких видів продукції.

The assessment for trends of business enterprises of mechanical engineering in Ukraine is made. The purpose is to identify the preconditions to improve their competitiveness.

The competitiveness of enterprises of mechanical engineering sectors is analyzed: Analysis is made for: manufacture of machinery and equipment, manufacture of electrical, electronic and optical equipment, production vehicles. Analytical model SWOT — analysis is used.

According to the study the trends of engineering enterprises development and their competitiveness conclusions are made.

The article determines that the major challenges for development are: significant technological backwardness, and it is more greater, when the products are complicated; small size of the domestic market (both in physical and value terms); lack of effective domestic value added chain, involving the implementation of such forms of production as integration, cooperation and specialization; lack of financial resources, which are more consequence of the first two problems than their cause.

The main opportunities for development are as follows: to develop cooperation with powerful foreign companies; the existence of significant free capacities; reducing costs through the production of by-production of some products.

Ключові слова: промислове підприємство, аналітичні методи, конкурентоспроможність, підприємства машинобудування, тенденції розвитку, SWOT-аналіз.

Key words: industrial enterprise, competitiveness, analytical methods, machine building, development trends, SWOT-analysis.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Світова економіка поступово виходить з кризи. З цим відновленням, а точніше з загальним відновленням попиту на продукцію пов'язані перспективи стабілізації машинобудівельної галузі. Оцінка конкурентоспроможності дозволяє визначити положення підприємства на ринку, тобто "систему його координат" відносно інших підприємств-конку-

рентів, дозволяє формулювати реалістичні цілі підприємства та оптимальні шляхи їх досягнення.

У цьому аспекті оцінка виступає первинним інструментом системи управління конкурентоспроможністю підприємства. Вона є визначальною при його позиціюванні і виступає основою для розробки стратегічних рішень на кожному етапі процесу стратегічного управління.

У той же час, машинобудування є однією з галузей для якої завдання підвищення конкурентоспроможності є найбільш актуальним. Це пояснюється не тільки суттєвим внеском даної галузі в промислове виробництво, але й тим, що вона створює попит на продукцію суміжних галузей, є сферою застосування наукових досліджень. Більш того, на сучасному етапі розвитку світової економіки, машинобудування є ключовою галуззю в кожній економічно розвиненій країні. Так, вважається економічний розвиток країни визначається саме рівнем розвитку підприємств машинобудування, а "якість" експорту — рівнем присутності в ньому машинобудівельної продукції.

Все це, на наш погляд, обумовлює актуальність даної статті.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженням проблем конкуренції та конкурентоспроможності в Україні займаються багато науковців. На сьогоднішній день вже існує серйозний доробок постійних наукових публікацій таких вітчизняних вчених, як: О. Амоша, Я. Базиліук, А. Гальчинський, В. Геєць, Б. Губський, Д. Лук'яненко, С. Мочерний, Ю. Макогон.

Конкурентоспроможність як властивість певного суб'єкту досліджується в різних аспектах, формах, рівнях, видах. Існує велика кількість як науково-теоретичних, так й суто практичних досліджень з приводу конкуренції та конкурентоспроможності. Однак вважаємо, що здійснення критичного аналізу та обґрунтування доцільності застосування різних моделей і методів оцінки конкурентоспроможності підприємств є умовою подальшого розвитку підходів щодо вирішення проблем конкурентоспроможності.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Надати оцінку тенденціям розвитку господарської та інноваційної діяльності підприємств машинобудування України з метою виявлення передумов підвищення їх конкурентоспроможності.

Об'єктом дослідження є сектори машинобудування: виробництво машин і устаткування, виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування, виробництво автотранспортних засобів.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є аналіз конкурентоспроможності підприємств галузі машинобудування за допомогою аналітичного методу SWOT-аналіз.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Головними підгалуззями, що складають галузь машинобудування є: виробництво машин і устаткування, виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування, виробництво автотранспортних засобів. Обсяг реалізованої продукції підгалузі "виробництво машин і устаткування" в 2013 році склав 39778,4 млн грн. (34,2%), підгалузі "виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування" — 27708,9 млн грн. (23,8%), підгалузі "виробництво автотранспортних засобів" — 48861,2 млн грн. (42,0%). Усього галузь реалізувала за цей рік продукції на 116348,5 млн грн. [1] (рис. 1).

Підгалузь "виробництво машин і устаткування". Дана галузь є однією з основних галузей промисловості, її частка в загальному обсязі реалізованої промислової продукції перевищує 4% (слід відмітити, що максимальна питома вага

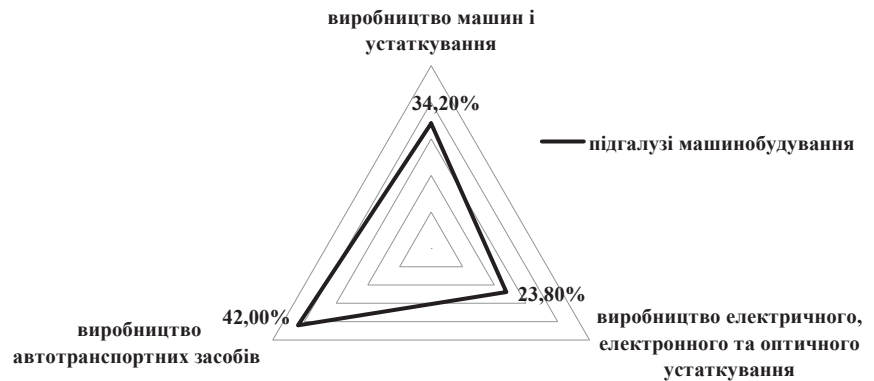


Рис. 1. Питома вага підгалузей машинобудування в 2013 році, %

4,8% спостерігалась на початку 2000-х років, з подальшим поступовим зниженням до 4,1—4,2% до кінця десятиліття).

Основні види продукції: гірничо-шахтне обладнання, металургійне обладнання, енергетичне обладнання.

Основним ресурсом є метал, яким галузь в основному забезпечується за рахунок вітчизняних підприємств. Враховуючи падіння цін на метал на світовому ринку, яке призвело до зниження цін в Україні, забезпеченість галузі сировиною можна вважати задовільною.

Ступінь експортної орієнтації є достатньо високою. Однак за період кризи експорт продукції цієї підгалузі значно знизився. Слід відмітити, що в середині — наприкінці 2014 року спостерігається збільшення частки експорту виробництва машин і устаткування в загальному обсязі експорту, що свідчить про стійкі позиції підгалузі, у порівнянні з іншими галузями економіки, на світовому ринку. Це, насамперед, пояснюється девальвацією гривні, що здешевлює виробництво продукції машинобудівельних підприємств, таким чином надаючи їх цінові переваги на зовнішньому ринку.

Нижче у вигляді матриці SWOT-аналізу наведено типові приклади сильних і слабких сторін підприємств підгалузі "Виробництво машин та устаткування", а також можливостей та загроз, які можуть виникнути під дією ряду факторів (табл. 1).

Підгалузь "виробництво автотранспортних засобів". Основні види продукції: автомобілі, запчастини до них, автобуси, автомобілі вантажні, локомотиви залізничні вагони, судна, авіаційна і космічна продукція.

Основним ресурсом є сталевий прокат. Багато підприємств підгалузі мають власне, невелике за масштабами, металургійне виробництво.

Виробництво транспортних засобів відрізняється високим ступенем експортної орієнтації — 40% продукції постачається на експорт, хоча за останні роки спостерігається тенденція до зменшення частки експортної продукції (в 2001—2004 роках експортувалося близько половини продукції підгалузі). Головними ринками збуту є країни СНД, в яких продукція підгалузі користується попитом завдяки низькій ціні, уніфікації продукції з часів СРСР і меншому експортному миту згідно угод між країнами СНД.

На відмінність від інших підгалузей машинобудування стан технологічної бази транспортної підгалузі неможна назвати кризовим, незважаючи на прогресуюче технічне відставання, існуючої технічної бази цілком достатньо для виробництва продукції потрібного рівня якості, хоча і недостатньо для розробки та виробництва інноваційної продукції.

Основними тенденціями розвитку є такі: обсяги реалізації транспортних засобів і устаткування українських виробників в 2001—2008 роках демонстрували суттєве зростання (в середньому на 30% на рік) і зросли за вказаний період з 5,6 до 58,9 млрд грн. [2]. Індекси промислової продукції у підгалузі продемонстрували велику мінливість за часів кризи.

Таблиця 1. SWOT-аналіз підгалузі "Виробництво машин та устаткування"

Сильні сторони	Слабкі сторони
Великий досвід розробки машин та устаткування, серйозні позиції в СНД	Недостатність державних програм підтримки
Значно нижча ціна продукції у порівнянні з зарубіжними аналогами	Потреба у тривалих інвестиціях у НДДКР та модернізацію виробничих потужностей
Висококваліфікований та досвідчений персонал	Дефіцит молодих професійних кадрів
	Брак досвіду роботи в умовах вимогливих ринків складної техніки
	Відсутність власної широкої номенклатури в елементній базі
	Зношення основних фондів (70-80%)
Можливості	Загрози
Розробка нових більш конкурентоспроможних продуктів	Зростання конкуренції з боку європейських, китайських, бразильських та американських виробників
Розвиток кооперації з західними та азійськими виробниками	Зменшення попиту на продукцію підприємств у випадку відсутності подальшого розвитку
Кооперація (альянси) з потужними зарубіжними компаніями	Подальша сегментація ринків без участі українських підприємств
	Можлива протидія конкурентів у рамках СОТ за умови активізації державної підтримки галузі
	Нарощування імпорту машин та устаткування, які можуть вироблятися в Україні

Джерело: розроблено автором за даними [1; 2; 3; 4; 5; 6].

Нижче у вигляді матриці SWOT-аналізу наведено типові приклади сильних і слабких сторін підприємств підгалузі "Виробництво автотранспортних засобів", а також можливостей та загроз, які можуть виникнути під дією ряду факторів (табл. 2).

Серед сильних сторін вітчизняних автобудівельних підприємств був виділений, в першу чергу, висококваліфікований інженерно-технічний персонал. Це значною мірою є наслідком ще радянських часів.

Відносно низький рівень цін — це досить суперечлива конкурентна перевага, особливо що стосується низьких витрат на заробітну плату. Така ситуація може призводити до відтоку висококваліфікованих кадрів. Крім того, низька оплата праці призводить до зниження інтересу молоді до освоєння таких складних професій. Середній вік спеціалістів досить високий і в будь-якому разі підприємства потребують оновлення кадрів.

Остання сильна сторона — можливості цінової конкуренції реалізується за рахунок низької собівартості продукції. Низькі ціни за умов економічної кризи безперечно дозволяють збільшити портфель нових замовлень. Але азійські країни, наприклад, мають такі ж переваги, а за рахунок величезних обсягів і більш досконалої системи логістики вони є більш привабливими для замовників.

Серед слабких сторін підприємств цієї підгалузі експерти, в першу чергу, виділяють відсутність інноваційних малих та середніх підприємств, незадовільні позиції в сфері транс-

феру технологій, слабкі коопераційні зв'язки, доступ до джерел фінансування.

Актуальним питанням залишається державна підтримка підприємств галузі. Відсутність стабільної державної підтримки в даній сфері — це одна з найслабших сторін. Зі вступом України до СОТ можливості державної підтримки ще більше звужилися. Невизначеність державної політики щодо розвитку підприємств не сприяє створенню спільних проектів, а коопераційні зв'язки складно охарактеризувати як слабкі, вони практично відсутні.

Підгалузь "виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування". Основні види продукції: прилади та апарати оптичні, апарати фотографічні, кінематографічні, медичні, хірургічні; часи; музичні інструменти.

Ступень експортної орієнтації невелика. Виробництво електричних, електронних та оптичних приборів спрямовано в основному на внутрішній ринок — його експортна орієнтація складає приблизно 8% і в п'ять разів менша, ніж експортна орієнтація підгалузі "виробництво транспортних засобів і устаткування".

Нижче у вигляді матриці SWOT-аналізу наведено типові приклади сильних і слабких сторін підприємств підгалузі "Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування", а також можливостей та загроз, які можуть виникнути під дією ряду факторів (табл. 3).

Конкурентні переваги вітчизняних підприємств, що виробляють електричне, електронне та оптичне устаткування,

Таблиця 2. SWOT-аналіз підгалузі "Виробництво автотранспортних засобів"

Сильні сторони:	Слабкі сторони:
Висококваліфікований інженерно-технічний персонал	Незадовільні позиції в галузі виробництва кінцевої продукції
Відносно низька собівартість продукції (відносно низькі витрати на заробітну плату та метал)	Обмежений доступ до джерел зовнішнього (банківського) фінансування
Наявність власних виробничих потужностей	Слабкі коопераційні зв'язки в галузі
Досвід будівництва автотранспортних засобів різних класів	Потенційні труднощі в захисті інтелектуальної власності (знань, винаходів)
Можливості цінової конкуренції, особливо за умов економічної кризи	Відсутність державної підтримки галузі
Можливості:	Загрози
Іноземні інвестори проявляють значний інтерес до галузі	Зміцнення світових автомобільних кластерів
Певне зростання кількості замовлень на нову продукцію галузі на світовому ринку	Зміцнення позицій конкурентів
Зростання внутрішнього попиту на вітчизняну продукцію	Гнучка та швидка державна політика країн-конкурентів стосовно підтримки їхніх автобудівельних підприємств
Наявність значних потужностей, які простоюють	Можливі заборони в рамках СОТ щодо державної підтримки галузі
	Старіння висококваліфікованого персоналу

Джерело: розроблено автором за даними [1; 2; 3; 4; 5; 6].

**Таблиця 3. SWOT-аналіз підгалузі
"Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування"**

Сильні сторони:	Слабкі сторони:
Частково збережений висококваліфікований персонал	Невелика кількість інноваційних малих та середніх підприємств (МСП)
Рівень цін (низькі витрати на заробітну плату)	Обмежений доступ до джерел зовнішнього фінансування
Спеціалізація – робота на «нішевих» ринках	Слабкі коопераційні зв'язки
Адаптація продукції до специфічних вітчизняних стандартів	Потенційні труднощі в захисті інтелектуальної власності (знань, винаходів)
	Відсутність стабільності щодо державної підтримки галузі
Можливості:	Ризики:
Зростання попиту на продукцію	Стрімкий розвиток галузі в світі та зміцнення позицій конкурентів
Скорочення витрат за рахунок побічного виробництва при виробництві деяких видів продукції	Гнучка та швидка державна політика країн-конкурентів стосовно підтримки їх галузей
	Старіння висококваліфікованого персоналу
	Введення нових стандартів
	Обмеження в рамках угод СОТ на надання державної підтримки

Розроблено автором за даними [1; 2; 3; 4; 5; 6].

були виявлені на "нішевих" вузькоспеціалізованих ринках. Також існують такі сегменти ринку, в яких продукція адаптована до специфічних вітчизняних стандартів, а також схожих з ними — стандартів країн СНД. Дані технічні особливості надають економічні конкурентні переваги як на продукцію військового комплексу, так — цивільного призначення, яка реалізується на внутрішньому ринку, а також зовнішньому, в першу чергу, російському. До конкурентних переваг також слід віднести низький рівень оплати праці. Крім того, при виробництві деяких видів продукції виникає побічне виробництво, внаслідок чого відбувається скорочення витрат для підприємств мікроелектроніки (наприклад, при видобуванні титану побічним продуктом є кремній).

ВИСНОВКИ

Отже, за результатами дослідження тенденцій розвитку підприємств машинобудування та їх конкурентоспроможності, проведеного нами, можна зробити певні висновки.

Основними проблемами розвитку підприємств машинобудування є:

- значна технологічна відсталість, причому вона тим більша, чим складнішою є продукція;

- малий обсяг внутрішнього ринку (як в натуральному, так й вартісному вимірі). Зокрема, в світовому виробництві транспортних засобів тон задають крупні транснаціональні корпорації з потужною конструкторською та технологічною базою. Не маючи достатніх обсягів ринку збуту, українським підприємствам не доцільно вкладати значні кошти в розробку і виробництво продукції, навіть як щоби вони мали таку можливість;

- відсутність внутрішніх ефективних ланцюгів створення доданої вартості, що припускає реалізацію таких форм розвитку виробництва, як інтеграція, кооперація та спеціалізація;

- дефіцит фінансових ресурсів, який більш є наслідком перших двох проблем, ніж їх причиною.

Керівництво підприємств заздалегідь не прогнозувало негативні тенденції. В умовах кризи машинобудівні підприємства не змогли відреагувати на вплив зовнішнього середовища, що свідчить про необхідність більш ефективного управління внутрішнім технологічним потенціалом підприємств, на базі якого вибудовується стійка та довгострокова конкурентоспроможність.

Без цього доведеться констатувати, що переважно відстала технологічна база і відсутність фінансових ресурсів, зниження інноваційної активності та трансферу технологій,

робить в середньостроковій перспективі неможливою конкуренцію вітчизняних підприємств з світовими лідерами на ринку високотехнологічної машинобудівельної продукції.

Література:

1. Статистичний щорічник України за 2013 рік. Державна служба статистики України. — К.: 2014. — 534 с.
2. Жаліло Я.А. Економіка України на шляху від депресії до зростання: джерела, важелі, інструменти / Я.А. Жаліло — К.: НІСД, 2010. — 30 с.
3. Чернега О.Б. Управление конкурентоспособностью в условиях трансформации экономических отношений / О.Б. Чернега. — Донецк: ИЭП НАН Украины, 1999. — 448 с.
4. Соціально-економічний стан України: наслідки для народу та держави. Національна доповідь / За заг. ред. В.М. Гейця [та ін.]. — К.: НВЦ НБУВ, 2009. — 687 с.
5. Статистичний бюлетень. Виробництво промислової продукції за видами в Україні за січень — грудень 2013 року. Державна служба статистики України. — К.: 2013. — 226 с.
6. Статистичний збірник "Наукова та інноваційна діяльність в Україні" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

References:

1. State Statistics Service of Ukraine (2014), Statistical Yearbook of Ukraine for 2013, available at: www.ukrstat.gov.ua
2. Zhalilo, Y.A. (2010), Ekonomika Ukrainy na shliakhu vid depresii do zrostannia: dzherela, vazheli, instrumenty [Ukraine's economy is on the way from depression to growth: sources, instruments, tools], NISD, Kyiv, Ukraine.
3. Chernega, O.B. (1999), Upravlenie konkurentosposobnost'ju v uslovijah transformacii jekonomicheskijh odnoszenij [Managing competitiveness in the conditions of transformation of economic relations], IJP NAN Ukrainy, Doneck, Ukraine.
4. Hejts, V.M. (2009), Sotsial'no-ekonomichnyj stan Ukrainy: naslidky dljanarodu ta derzhavy. Natsional'na dopovid' [Socio-economic Ukraine: consequences for the people and the state. National Report], NVTs NBUV, Kyiv, Ukraine.
5. State Statistics Service of Ukraine (2013) Industrial production by types in Ukraine in January — December 2013, Statistical Bulletin, available at: www.ukrstat.gov.ua
6. State Statistics Service of Ukraine (2014), Science and Innovation in Ukraine for 2013, available at: www.ukrstat.gov.ua

Стаття надійшла до редакції 28.12.2015 р.