

УДК 338.45(477): 621

ББК 69.9(2)304.15

Любохинець О.В.

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Хмельницький національний університет,
Міністерство освіти і науки,
молоді та спорту України,
кафедра економіки та
менеджменту промислових підприємств,
29016, м. Хмельницький, вул. Інститутська, 11,
тел.: 0979604959,
e-mail: l-o-v-88@ukr.net

Анотація. Досліджено проблеми розвитку машинобудівних підприємств і проаналізовано сучасні тенденції їх інноваційного розвитку, виявлені особливості управління ними під час інноваційних змін.

Ключові слова: машинобудівні підприємства, інноваційно-активні підприємства, конкурентоспроможність продукції, рентабельність і прибутковість підприємств.

Annotation. In the article the problems of machine-building enterprises are investigated, the current trends of innovative development are analyzed, the features of their management during the innovative changes are detected.

Key words: engineering enterprises, innovation active enterprises, product competitiveness, efficiency and profitability.

Вступ. Глобалізація та інтернаціоналізація соціально-економічних процесів, науково-технічний прогрес, мобільність праці й капіталу, інформатизація суспільства привели до глибоких змін в економіці, у тому числі й у реальному секторі економіки. Необхідність швидкого реагування на зміну факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, адаптації до нових ринкових умов, генерування нових ідей і реалізації їх у реальній практиці потребують оволодіння сучасними методами й інструментами управління, підвищення рівня конкурентоспроможності та ефективності функціонування машинобудівних підприємств України, від розвитку яких залежить величина промислового потенціалу держави. Високий рівень конкурентоспроможності неможливо досягнути без використання досягнень науково-технічного прогресу, упровадження та використання новітніх технологій. Для України такий процес є надзвичайно актуальним, адже країна прагне покращити стан економіки, підвищити конкурентоспроможність її галузей, а також забезпечити стабільність внутрішніх ринків збуту.

Теоретичні та практичні аспекти проблем розвитку машинобудівного комплексу знайшли відображення в наукових працях таких учених: Р.Акоффа, І.Ансофа, Ю.Барташевської, В.Гейця, Л.Грейнера, І.Грозного, Б.Данилишина, Н.Дачія, А.Воронкової, А.Короткова, В.Савченка, Н.Сімченка, Н.Тарасової, Л.Федулової, А.Хіршмана, В.Шандри, Н.Шифріна, М.Якубовського та ін. Питання оновлення технологічної бази розглядали провідні теоретики та практики машинобудування В.Большаков, А.Гальчинський, В.Гикавий, Я.Жаліло, О.Житенко, Б.Панасюк, Ю.Пахомов, Й.Петрович, Н.Скудар, О.Смирнов. Проте специфічні умови господарювання вітчизняних підприємств потребують подальшого дослідження.

Постановка завдання. Завданням статті є аналіз стану машинобудування України, окреслення дискусійних питань функціонування машинобудівних підприємств і визначення шляхів їх розвитку.

Результати. За роки трансформації економіки країни галузь машинобудування зазнала руйнівної кризи, зміну у відносинах власності, структурної невідповідності, що

супроводжувалося втратами кадрового та виробничого потенціалу, скороченням частки продукції в промисловості, погіршенням інноваційно-інвестиційної діяльності. Але 2010–2011 роки стали переломними для галузі, про що свідчить покращення показників роботи підприємств машинобудування.

З огляду на сучасні проблеми галузі, додаткової уваги потребують пошуки шляхів стимулювання розвитку машинобудування, підвищення конкурентоспроможності продукції, шукання нових ефективних стратегій виходу підприємств на зовнішні ринки, оскільки для отримання кращих фінансових результатів внутрішнього ринку не достатньо.

Розвиток промисловості в Україні відбувається хаотично, без дотримання певних державних пріоритетів, при цьому значне місце в структурі господарства України займає машинобудування. Воно є складною системою взаємозв'язаних галузей: електроенергетичної, хімічної й нафтохімічної, металооброблювальної та інших. Сьогодні вітчизняному машинобудуванню належить провідна роль у забезпеченні конкурентоспроможності продукції товаровиробників на внутрішньому й зовнішньому ринках нашої держави. До галузі машинобудування належать 365 промислових підприємств і 57 науково-дослідних організацій (з них 25 перебуває в державній власності). Обсяг продукції машинобудування становив у 2008 р. 17,4%, а у 2010 – 18,5% загального обсягу промислової продукції, що значно менше ніж у розвинутих державах (понад 30%) [1]. Оцінюючи стан машинобудування в Україні та країнах Митного союзу, у порівнянні з 1990 роком, коли при Радянському Союзі частка машинобудування у ВВП становила 40%, нині позиції галузі значно слабші. Так, у 2011 році частка машинобудування у ВВП в Україні складає 12%, у Росії – більше 3%, у Білорусі – 18% [2].

Кризові явища й тенденції відбилися різною мірою на положенні окремих підприємств машинобудування, на яких у 2009 р. спостерігалось зниження обсягів виробництва на 55,4% порівняно з 2008 роком. У 2009 році падіння промислового виробництва на підприємствах, що займалися машинобудуванням, порівняно з 2008 роком склало 45,1%, що було зумовлено скороченням обсягів випуску у виробництві транспортних засобів та устаткування (-58%), у виробництві машин та устаткування (-47,6%), у виробництві електричного, електронного й оптичного устаткування (-28,8%). Таке скорочення було викликане в тому числі й світовою фінансовою кризою, що відбилася на процесі реалізації продукції [3].

У структурі реалізованої продукції машинобудування у 2010 р. найбільшу частку займали транспортні засоби й устаткування – 43,9%, машини та устаткування – 33,2%, найменшу – електричне, електронне й оптичне устаткування – 22,9%. Однією з причин падіння обсягів реалізованої продукції машин та устаткування в основних підгалузях машинобудівної промисловості є зниження рівня конкурентоспроможності продукції через повільне оновлення технологій і введення нових основних фондів. Так, у 2009 р. у машинобудівній промисловості було введено в дію нових основних засобів на суму 3 062 млн грн, у той час як цей показник за аналогічний період для харчової промисловості склав 7 071 млн грн, металургійної – 5 431 млн грн. Тому підприємства не в змозі в достатньому обсязі фінансувати свої поточні витрати, використовуючи прибуток і власний капітал, і змушені застосовувати залучені кошти, що спричиняє зниження рівня прибутковості їх операційної діяльності.

Про те, що зазначена галузь промисловості має перспективу розвитку, свідчить частка інвестицій, що припадає на машинобудування. Їх щорічний обсяг складає близько 150 млрд грн. У 2011 році в порівнянні з 2009 р. прибутковість галузі збільшилася на 3,05 млрд грн (77%). Протягом 2009–2011 рр. рентабельність галузі в середньому складала 6%. Позитивна динаміка розвитку машинобудування, що тривала з початку 2010 р., визначилася збільшенням обсягів експорту продукції за всіма основними товарними підгрупами. У перспективі передбачаються значне нарощення виробничих по-

тужностей та орієнтованість галузі на експорт. За дослідженнями економістів, станом на 2011 рік, машинобудування було єдиною галуззю, де виробництво досягло рівня кінця 2007 року [4]. Але все ж частка збиткових підприємств машинобудівного комплексу дуже вагома, про що свідчить статистика, наведена в табл. 1.

Таблиця 1

**Фінансові результати діяльності промислових підприємств
за період 2008–2011 рр. [5]**

	Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування (млн грн)	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості підпри- ємств	фінансовий результат (млн грн)	у % до загальної кількості підпри- ємств	фінансо- вий результат (млн грн)
2008					
Промисловість	20 243,2	61,1	70 812,5	38,9	50 569,3
Машинобудування, у т. ч.	704,6	63,9	7 412,0	36,1	6 707,4
-виробництво машин та устаткування	918,8	62,9	3 062,5	37,1	2 143,7
-виробництво електричного, електронного й оптичного устаткування	224,5	66,1	1 787,9	33,9	1 563,4
-виробництво транспортних засобів та устаткування	-438,7	59,1	2 561,6	40,9	3 000,3
2009					
Промисловість	-3 948,1	54,1	39 611,7	45,9	43 559,8
Машинобудування, у т. ч.	2 547,3	56,9	7 893,1	43,1	5 345,8
-виробництво машин та устаткування	2 274,8	53,6	3 814,3	46,4	1 539,5
-виробництво електричного, електронного й оптичного устаткування	1 937,9	62,6	2 468,5	37,4	530,6
-виробництво транспортних засобів та устаткування	-1 665,4	51,7	1 610,3	48,3	3 275,7
2010					
Промисловість	26 530,5	58,2	61 629,1	41,8	35 098,6
Машинобудування, у т. ч.	5 531,0	63,6	8 596,6	36,4	3 065,6
-виробництво машин та устаткування	1 828,8	61,0	3 256,5	39,0	1 427,7
-виробництво електричного, електронного й оптичного устаткування	953,6	67,5	1 582,8	32,5	629,2
-виробництво транспортних засобів та устаткування	2 748,6	61,4	3 757,3	38,6	1 008,7
2011					
Промисловість	63 260,9	62,1	111 105,1	37,9	47 844,2
Машинобудування, у т. ч.	14 396,4	67,2	17 976,8	32,8	3 580,4
-виробництво машин та устаткування	2 207,9	66,9	3 686,5	33,1	1 478,6
-виробництво електричного, електронного й оптичного устаткування	2 088,3	68,4	3 263,6	31,6	1 175,3
-виробництво транспортних засобів та устаткування	10 100,2	62,9	11 026,7	37,1	926,5

Як видно з табл. 1, найбільш успішною діяльністю підприємств машинобудування була у 2011 році, саме в цей період загальний фінансовий результат склав 14,4 млрд грн,

у попередніх періодах найкращий результат був досягнутий у 2007 році. У машинобудівній галузі за підсумками 2011 року фінансові результати були кращими, ніж у промисловості загалом, оскільки кількість збиткових підприємств досягла лише 32,8%. Основною причиною збільшення кількості збиткових підприємств машинобудування в Україні стало різке зниження обсягів реалізації їх продукції у 2009 р. (табл. 2).

Таблиця 2

Обсяги реалізованої промислової продукції (робіт, послуг) за 2008–2011 роки [5]

Рік	Одиниця виміру	Промисловість	Машинобудування	Виробництво машин та устаткування	Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	Виробництво транспортних засобів та устаткування
2008	млрд грн	917,04	121,78	37,27	25,58	58,93
	у % до підсумку	100,00	13,28	4,06	2,79	6,43
2009	млрд грн	806,55	85,83	34,25	24,50	27,08
	у % до підсумку	100,00	10,64	4,25	3,04	3,36
2010	млрд грн	1 067,13	116,20	39,59	27,71	48,90
	у % до підсумку	100,00	10,89	3,71	2,60	4,58
2011	млрд грн	1 120,33	134,82	40,84	28,77	65,21
	у % до підсумку	100,00	12,03	3,65	2,57	5,82

За останні роки частка продукції, реалізованої підприємствами машинобудування в загальнопромисловому виробництві, коливалася на рівні приблизно 10–13%. Так, у 2011 р. вона становила 12,03%, тоді як у 2010 р. – 10,89%.

Для того, щоб оцінити рівень прибутковості підприємств машинобудівної промисловості, наведено в табл. 3 динаміку показника рентабельності операційної діяльності підприємств галузі, який є відносним показником і свідчить про ефективність діяльності підприємств. Цей показник – відношення фінансового результату від операційної діяльності до витрат операційної діяльності [6].

Таблиця 3

Показники рентабельності машинобудування України [5]

Показник	Роки						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Рентабельність машинобудування, %	3,4	2,6	4,3	2,9	3,5	6,6	8,5
Рентабельність промисловості, %	5,5	5,8	5,8	4,9	3,2	3,6	4,8

Таким чином, рівень рентабельності машинобудівної галузі, знизившись у період економічної кризи, у 2010–2011 роках почав стрімко зростати.

В умовах безперервних економічних змін і впливу економічної кризи інновації стають основним чинником, що сприяє розвитку й підвищенню результативності функціонування як окремих ринкових суб'єктів господарювання, так й економічної системи загалом, тому сьогодні на промислових підприємствах значна увага приділяється освоєнню та підготовці випуску нових видів продукції, упровадженню нових технологій, технічному переозброєнню виробництва, адже розвиток науково-технічної діяльності, розробка та впровадження інновацій є запорукою успішного функціонування та покращення стану машинобудівної галузі.

Аналіз кількості інноваційно-активних машинобудівних підприємств свідчить, що протягом 2005–2007 років їх кількість поступово збільшувалася, що є наслідком інноваційного розвитку галузі, але внаслідок впливу кризових явищ у 2008 році ситуація погіршилась і кількість інноваційно-активних підприємств зменшилася й становила 21,2% від загальної кількості підприємств, а у 2009 р. – 21,1%. Хоча вже у 2009–2010 роках відбулися позитивні зрушення, що є досить успішним результатом, ураховуючи відсутність належної інноваційної підтримки з боку держави (рис. 1).

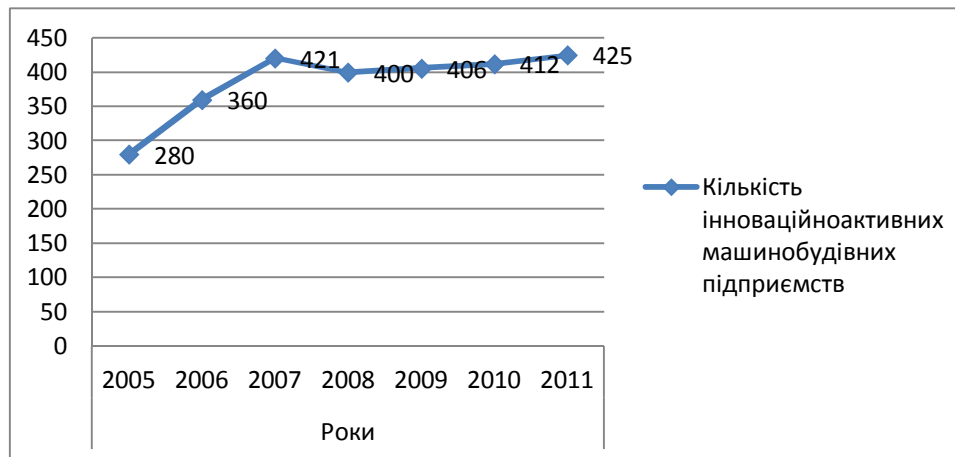


Рис. 1. Інноваційно-активні машинобудівні підприємства України [5]

У 2005–2011 рр. частка інноваційно-активних підприємств не перевищувала 13%, а частка інноваційної продукції в загальному обсязі реалізації промисловості знизилася із 6,5% у 2005 р. до 3,8% у 2011 р. (табл. 4).

Таблиця 4

Інноваційна активність промислових підприємств України (2005–2011 рр.)
[5]

Рік	Частка підприємств, що впроваджували інновації, %	Упровадження нових технологічних процесів, од.	Частка інноваційної продукції в загальному обсязі реалізації, %
2005	8,2	1 808	6,6
2006	10,0	1 145	6,7
2007	11,5	1 419	6,7
2008	10,8	1 647	5,9
2009	10,7	1 893	4,8
2010	11,5	2 043	3,8
2011	12,8	2 510	3,8

Головною проблемою, що стримує процес інноваційного розвитку підприємств, знижує рівень конкурентоспроможності виготовленої продукції, є невідповідність технологічного рівня національного виробництва світовому. В Україні основний обсяг інвестицій спрямовується на відновлення зношених основних фондів з недостатнім рівнем реконструкції та модернізації, тому інноваційні проекти не дають можливість досягнути суттєвих зрушень і змін.

Аналіз розвитку машинобудівної галузі за останні роки свідчить про те, що вона виявилася нездатною протистояти світовій фінансово-економічній кризі, що призвело до зростання боргів і нездатності здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності, зменшення обсягів продажу й т. д. Головною метою розвитку машинобудування України залишається задоволення внутрішнього попиту на машино-

будівну продукцію, розширення присутності на зовнішніх ринках. Ця мета буде досягнута на базі перетворення машинобудування в конкурентоспроможний, ефективний, високотехнологічний і сприйнятливий до інновацій комплекс, що динамічно розвивається, інтегрує в систему міжнародного розподілу праці, а для цього необхідно:

- підвищити конкурентоспроможність машинобудівної продукції;
- поліпшити інвестиційну привабливість підприємств галузі;
- розширити ринки збуту машинобудівної продукції;
- реструктуризувати машинобудівний комплекс;
- поліпшити забезпечення висококваліфікованими науковими й робочими кадрами.

Для розв'язання поставлених завдань потрібно:

- провести модернізацію діючих підприємств на інноваційній основі;
- створити нові високопродуктивні виробництва, у тому числі за участю іноземного капіталу;
- постійно впроваджувати нові технології;
- поліпшувати сервісне обслуговування продукції в період усього життєвого циклу до її утилізації;
- розвивати випуск машин і технологічного устаткування, що забезпечить підвищення продуктивності праці, енерго- і ресурсозбереження;
- проводити розробку технічних регламентів та інших нормативних документів у сфері технічного регулювання, гармонізованих з прогресивними міжнародними стандартами;
- розвивати внутрішній ринок машинобудівної продукції;
- проводити технічне переозброєння на основі використання устаткування вітчизняного виробництва;
- забезпечувати державну підтримку експорту машинобудівної продукції;
- прискорювати процеси структурної перебудови машинобудування в напрямі формування корпоративних науково-технічних комплексів, здатних до ефективного розвитку в умовах нестабільного ринку;
- створювати умови для залучення в машинобудівну галузь кваліфікованих фахівців [7].

Оскільки галузі машинобудування характеризуються різним рівнем розвитку, то існують різні механізми сприяння зміні структури галузі в напрямі інноваційних виробництв і підвищення міжнародної конкурентоспроможності продукції:

1) для галузей з високим рівнем міжнародної конкурентоспроможності (літакобудування, ракетно-космічна галузь, ВПК) головне завдання – зберегти та розвинути конкурентні переваги, засновані на власних наукових розробках;

2) для галузей, продукція яких не відповідає світовим аналогам, але користується внутрішнім попитом (побутове машинобудування, автомобілебудування), варто використовувати всі форми співробітництва з іноземними підприємствами, які сприятимуть створенню власних конкурентоспроможних підприємств;

3) для галузей, які відзначаються прогнозним зростанням попиту (електронне й енергетичне устаткування, нафтохімічне обладнання та обладнання для електроенергетичної галузі), і галузей, попит на продукцію яких в Україні на сучасному етапі розвитку фактично відсутній, однак саме ці виробництва є перспективними (робототехніка, медичне обладнання, обладнання для охорони навколишнього середовища), варто проводити дослідження можливості створення таких підприємств в Україні;

4) для висококонкурентних на світових ринках машинобудівних виробництв слід зберігати й зміцнювати свою конкурентну перевагу, засновану на наукомісткій продукції. Для конкурентних на внутрішньому ринку суб'єктів машинобудування потрібно залучати іноземний досвід у створенні унікального власного продукту.

Висновки. Для більшості машинобудівних підприємств типовими є зниження інноваційної активності, незначні обсяги фінансування господарської діяльності, відсутність державної підтримки, повільний розвиток окремих видів машинобудування, тіньові механізми господарювання, погіршення показників ефективності функціонування та показників фінансового стану господарювання, погіршення матеріально-технічної бази господарської діяльності, скорочення кількості працівників, відсутність дієвої моральної та матеріальної мотивації, скорочення соціальної інфраструктури підприємств, критичне зростання зношеності основних засобів.

Запровадження ефективних інноваційних технологій дає змогу, з одного боку, підприємству отримати конкурентні переваги (покращення конкурентної ситуації на ринку, підвищення виробничого потенціалу та потенціалу персоналу), а з іншого, – потребує часу й ресурсів.

1. Вітчизняними машинобудівними підприємствами освоєно та виготовлено більше 500 найменувань нової техніки та устаткування, що до недавнього часу не виготовлялося в Україні [Електронний ресурс] / Прес-служба Мінпромполітики України. – Режим доступу : http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=66942&cat_id=42652.
2. Машиностроение Украины нуждается в кадрах и обновлении фондов – лидер рынка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://delo.ua/opinions/mashinostroenie-ukrainy-nuzhdaetsja-v-kadrah-i-obnovlenii-fondov-166586/>.
3. Ромусік Я. Перспективи розвитку машинобудування України на тлі світових тенденцій / Я. Ромусік // Економіст. – 2010. – № 9. – С. 22.
4. Визначення пріоритетних напрямків банківського кредитування: галузевий аналіз [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dspace.uabs.edu.ua/bitstream/123456789/6736/1/Struk%5B1%5D.pdf>.
5. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Про рентабельність операційної діяльності підприємств [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.vn.ukrstat.gov.ua/index.php/2010-11-23-13-52-20/-2011-/161-2011/1095-2011-09-21-13-55-51.html>.
7. Ситніченко В. Стратегія розвитку машинобудування на основі системи збалансованих показників [Електронний ресурс] / В. Ситніченко. – Режим доступу : <http://www.ukrtest.com/raznoe/publikacii/11.pdf>.
8. Комаринець С. О. Аналіз галузі машинобудування в національній економіці / С. О. Комаринець // Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.5. – С. 239.
9. Гавкалова Н. Л. Аналіз машинобудування в регіональному аспекті / Н. Л. Гавкалова // Економічний простір. – 2011. – № 1 (48). – С. 49.

Рецензенти:

Нижник В.М. – доктор економічних наук, професор, проректор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету;

Бабич Л.М. – кандидат економічних наук, доцент кафедри економічної теорії Хмельницького національного університету.