

И. В. Филипишин

г. Донецк

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ОСОБЕННОСТЕЙ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Введение. В настоящее время промышленные предприятия Украины находятся в состоянии низкой экономической эффективности, с высокой степенью риска потери жизнеспособности. Нынешнее состояние промышленности обусловлено неадекватными мерами государства по ее реструктуризации в период переходной экономики. Прежде всего, не были учтены инверсионный характер промышленности, противоречия между реальным сектором и финансовой сферой, различия с экономиками других стран мира и глобальные тенденции в мире [1].

Весомым барьером на протяжении последних пятнадцати лет послужила проводимая приватизация по схеме «банкротизация государственного предприятия, продажа его имущества по чрезмерно заниженной стоимости, создание на его основе нового предприятия инвесторами, которые ориентированы на получение максимальной прибыли в сжатые сроки» [2, с. 63].

Оценка нынешнего положения предприятий в Украине и разработка программ их развития и обеспечения жизнеспособности невозможны без понимания характера воздействий множества факторов по вертикальным и

горизонтальным связям разных уровней национальной и глобальной экономики. Предприятие, способное своевременно и адекватно реагировать на изменения внешней среды, подстраиваться под новые требования, преодолевать проблемные ситуации и активно влиять на элементы делового окружения, относится к классу жизнеспособных, адаптивных, конкурентоспособных, самонастраивающихся и самоорганизующихся систем [3, 4, 5].

Опосредованной оценкой уровня экономического развития страны является оценка развития в ней машиностроения, а оценкой «качества» экспорта — доля машиностроительной продукции. До кризиса наблюдались тенденции к повышению доли машиностроения в промышленном производстве (почти 15 %), однако за период кризиса она снизилась до 10 % [6].

Учеными-экономистами и практиками неоднократно подчеркивается, что ускорение роста экономики Украины и повышение ее устойчивости к кризисным явлениям национального и мирового масштаба возможно при условии применения в государственном (на уровне регулирования экономикой) и в коммерческом секторах механизмов повышения эффективности общественного производства путем выпуска конкурентоспособной продукции на базе научно-технических инноваций и создания конкурентоспособных предприятий на основе адекватного и эффективного управленческого инструментария, знаний, ноу-хау [7].

Анализ публикаций. Проблемам социально-экономического развития Украины посвящены работы В. М. Геца, В. П. Антонюка, С. С. Аптекаря, А. М. Ткаченко, Л. І. Федуловой и др. [1, 6, 7, 8]. Характеристики влияния макроэкономических факторов на деятельность промышленных предприятий и механизмы адаптации предприятий к изменениям внешней среды и повышения их конкурентоспособности представлены в работах А. Э. Воронковой, В. С. Пономаренко, Р. Н. Лепы и многих других [3, 4, 9]. Тем не менее, выявление основных причин проблемного и кризисного состояния отечественного машиностроения, а также аргументация основных направлений и рычагов улучшения состояния машиностроения в Украине продолжает оставаться актуальной научно-практической задачей [9].

Постановка задачи. Данная статья нацелена на эмпирическое и теоретико-рационалистическое обоснование главных характеристик развития предприятий машиностроительной отрасли.

Результаты. Улучшение состояния промышленности Украины в условиях нестабильности основывается на применении эффективных механизмов хозяйствования как на макро-, так и на микроэкономическом уровнях. К основным макроэкономическим механизмам относятся механизмы государственного регулирования (бюджетные, административно-правовые, денежно-кредитные и др.) и рыночный механизм. На микроуровне главное место отводится управленческим механизмам, обеспечивающим эффективность функционирования и развитие предприятия.

Отрицательные результаты деятельности отечественных предприятий обусловлены длительным существованием проблемы разрозненности маркетинговых, технологических и финансовых целей и критериев развития предприятия. Примером негативно-

го проявления такой разрозненности может служить случай, когда при возникновении спроса на определенные виды продукции начало и цикл их производственного выпуска превышают сроки выхода на рынок предприятий с импортной продукцией. В результате оборачиваемость оборотных активов и размеры денежных поступлений остаются ниже допустимой нормы.

Инновационные процессы в промышленности в целом и в машиностроении в частности оцениваются специалистами как неудовлетворительные [8, 10]. Инновационная активность в машиностроительной отрасли за годы независимости Украины была недостаточной. Об этом свидетельствует ряд экономических показателей. В частности, за период 2001–2005 гг. уменьшилось количество промышленных предприятий, которые внедряли инновации, на 39,7 %, при увеличении общих затрат на их внедрение на 141,7 % (табл. 1).

При этом пропорции источников финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по состоянию на 2009 г. сложились следующим образом: собственные средства — 56 %, средства госбюджета — 1,6, кредиты — 11,8, средства нерезидентов — 19 %.

Наиболее часто предприятиями осуществлялось финансирование освоения выпуска новой продукции (48 % от числа предприятий, внедрявших инновации). Однако объем импорта продукции машиностроения и его доля в общем объеме импорта как в натуральном, так и в стоимостном выражении имеет тенденцию к увеличению, что свидетельствует о незначительном темпе запуска в продажу новой продукции, конкурентоспособной по отношению к зарубежным аналогам.

Ухудшение финансовых результатов повлекло за собой рост кредиторской задолженности (более чем в 2 раза), что, в свою очередь, еще больше ухудшает финансово-экономическое состояние. Препятой к улучшению финансового состояния предприятия послужило резкое увеличение стоимости внешних источников финансирования и усложнение процедуры привлечения средств.

Рост промышленности Украины основывается на ярко выраженной экстенсивной форме развития, характеризующейся значительными расходами ресурсов при использовании устаревших технологий и оборудования, и прежде всего, энергоресурсов, который превысил допустимую норму, — уровень энергоемкости экономики Украины составил 0,85–0,87 кг у. т./дол. США [11]. Удельный вес предприятий, которые в течение 2005–2009 гг. занимались обновлением основных фондов за счет внедрения малоотходных и безотходных, ресурсосберегающих технологий, менее 0,03. Поэтому в экспортных поставках преобладает сырьевая продукция.

Не смотря на то, что динамика объемов реализации промышленной продукции характеризовалась постоянным ростом, особенно в период 2006–2008 гг., за последние годы четко прослеживается тенденция увеличения доли убыточных предприятий промышленности (рис. 1) [12]. Тем не менее, рентабельность операционной деятельности машиностроительных предприятий составила около 5 % — лучше, чем в среднем по промышленности (1,7 %), благодаря выполнению ранее заключенных договоров.

В условиях ухудшения финансовых результатов, в частности чистой прибыли, ограничивается, а со временем аннулируется, финансирование развития предпри-

Характеристика инновационного развития промышленных предприятий Украины

Год	Доля инновационно-активных предприятий промышленности Украины, %		Кол-во промышленных предприятий, внедривших инновации, ед.	Объем экспорта инновационной продукции, млн. грн.	Объем реализованной инновационной продукции, млн грн.	
	Промышленные	Машиностроительные			всего	в т. ч. принципиально новой
1998	18,7	26,2	1503	2280,2	12880,8	1060,6
1999	18,1	25,4	1376	3000,2	14380,7	1138,5
2000	18	24,5	1491	3023,6	12148,3	3813,6
2001	17,2	24,2	1503	3158,5	10365,4	5674,8
2002	16,1	23,5	1506	4421,5	12605,7	5753,2
2003	15,1	23,9	1120	4776,2	12882,1	5640,9
2004	13,7	24,4	958	7984,4	18784	9542,3
2005	11,9	22	810	12494,8	24995,4	10755,4
2006	11,2	20,2	999	12797	30892,7	18194,9
2007	14,2	23,3	1186	14666,6	40188	22305,8
2008	13	21,2	1160	23633,1	45830,2	14688,7
2009	12,8	21,1	1180	13200,9	31432,3	8511,5
2010	13,8	22,2	1217	13713	33697,6	10995,1

ятия за счет внутренних источников. Снижение чистой прибыли, помимо объективных экономических причин, может быть вызвано стремлением руководства или собственников к получению выгоды за короткий промежуток времени, а также оппортунистическим поведением, при котором происходит игнорирование целей и стратегии развития предприятия, принципов управления предприятием и интересов его субъектов, привлечение к сотрудничеству компаний, зарегистрированных в офшорных зонах, для вывода прибыли.

Следуя понятию конкурентоспособности предприятия, введенному П. В. Забелиным и Н. К. Моисеевой в работе [13], как способности приносить прибыль на вложенный капитал не ниже заданного порогового значения, в оценке уровня развития может использоваться показатель прибыли на инвестированный капитал (ROIC) — соотношение чистой прибыли к величине собственного капитала. В 2009 г. на многих машиностроительных предприятиях отрасли этот показатель вырос, однако часть предприятий не смогла добиться достижения тех значений данного показателя, которые были зафиксированы в предыдущих годах.

Низкий уровень ROIC свидетельствует о неэффективном использовании возможностей экономического роста и ненадежном управлении процессом создания ценности. С другой стороны, для того, чтобы высокие значения данного показателя воспринимались как индикаторы успеха предприятия, должно быть установлено отсутствие фактов долгосрочного разрушения ценности (слабое финансирование НИКОР, отсрочка мероприятий по продвижению продукции и т. п.).

Период переходной экономики машиностроительный комплекс начал резким падением производства, реформированием отношений собственности, структурных деформаций, межотраслевых диспропорций, перестройкой и адаптацией к рыночным условиям функционирования, освоением новых промышленных рынков и т. д. Отраслевые и межотраслевые явления происходили одновременно с внутрифирменными изменениями, спадом конкурентоспособности, замедлением инновационной и

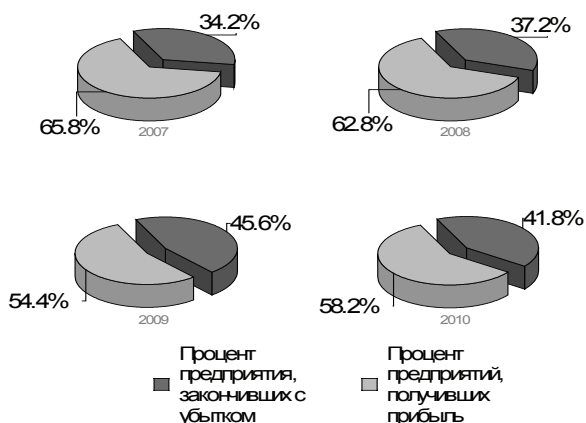


Рис. 1. Динамика доли промышленных предприятий в Украине, которые получили прибыль (убыток) по данным их финансовой отчетности

инвестиционной активности, отсутствием действенных инструментов управления и потерей производственного и кадрового потенциала.

В структуре промышленного производства доля машиностроения увеличилась с 10,6 % в 2009 г. до 11,4 % в 2010 г. Удельный вес вклада машиностроительных предприятий в ВВП снизился за этот же промежуток времени с 0,05 до 0,042. Тем не менее, в среднем за период 2005–2009 гг. вклад машиностроения в ВВП составил 5 % — второй после пищевой промышленности (7,5 %). Динамика объемов производства основной продукции машиностроения и его секторов за период 2001–2010 гг. представлена на рис. 2 (источник: Госкомстат Украины).

Большое значение для экономики Украины имеет экспортный потенциал машиностроения, поскольку в настоящее время 20–40 % продукции потребляется в внутреннем рынке, а остальная часть поставляется в страны СНГ и Ближнего Востока. Тем не менее, тот факт, что около 90–95 % экспорта машиностроительной продукции приходится на страны СНГ, является сигналом о ее неконкурентоспособности на других рынках мира, особенно на рынках развитых стран, и зависимости от конъюнктуры освоенных рынков.

Падение объемов реализованной продукции обусловлено неспособностью предприятий к продвижению продукции в условиях замедления производства в других отраслях, причиной чему служит медленное маломасштабное обновление основных фондов (рис. 3) [11].

Развитие тяжелого машиностроения расценивается в качестве ведущего фактора научно-технического прогресса в сферах экономики, что является залогом ее конкурентоспособности. Назначение тяжелого машиностроения заключается в выпуске высокотехнологического оборудования высокого качества с целью повышения производительности промышленных предприятий (потребителей), снижения производственных и экономических потерь, материалоемкости и энергоемкости [14].

Спрос на продукцию тяжелого машиностроения характеризуется сильной чувствительностью к общеэкономическим циклам и зависит от доступности кредитных ресурсов. Зависимость от внешних рынков обуславливает в перспективе угрозу частичной или полной их потери вследствие появления лучшего конкурентного предложения, в том числе, путем создания производственных мощностей, близких к потребителям.

Рассмотрим сильные стороны предприятий тяжелого машиностроения, при этом в скобках указаны

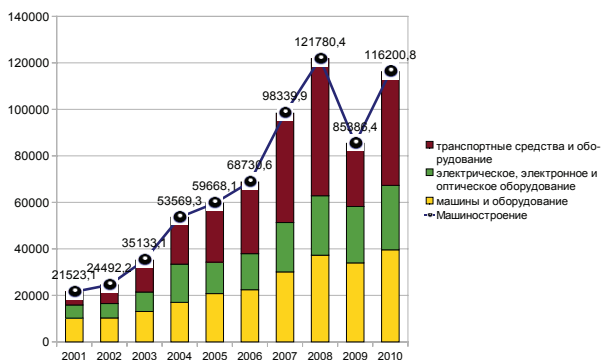


Рис. 2. Динамика объемов производства основной продукции машиностроения, млн. грн

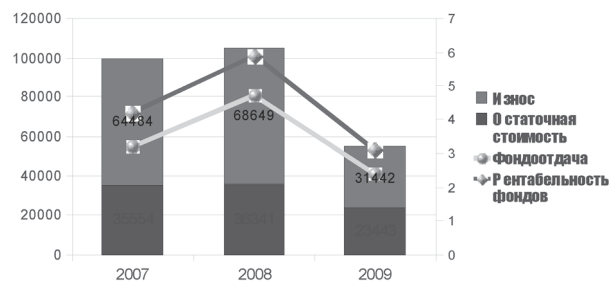


Рис. 3. Динамика показателей основных средств Ясиноватского машиностроительного завода за 2007–2009 гг.

предприятия, для которых они являются наиболее значимыми:

уникальность производимой продукции (НКМЗ, Мотор Сич, ОАО «Азовобщемаш», Лугансктепловоз, ОАО «Мариупольский завод тяжелого машиностроения» (МЗТМ);

уникальность оборудования (НКМЗ, Мотор Сич, Азовобщемаш, Мариупольский тяжмаш);

стабильное финансовое состояние (НКМЗ);

стабильный спрос на продукцию (НКМЗ, Мотор Сич);

непрерывные научные разработки и их внедрение (НКМЗ, Мотор Сич, Азовобщемаш).

Однако, на отечественных машиностроительных предприятиях долгое время сохраняется высокий уровень затрат, низкое качество продукции и слабая инновационная активность, что, в конечном итоге, отражается в неконкурентоспособности продукции не только на внешних, но и внутреннем рынке. Тогда как перед ними стоит глобальная цель выхода на рынки высокотехнологической продукции, реализация которой требует устранения всех перечисленных выше причин.

К слабым сторонам и угрозам относятся:

значительные колебания спроса при высокой доле брака и нестабильном качестве (Азовобщемаш);

зависимость объема продаж от внешних рынков и ограниченного числа клиентов (Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ), Лугансктепловоз, Мотор Сич);

нестабильный внутренний рынок потребления (Турбоатом, Сумское НПО им. М. В. Фрунзе);

отсутствие новшеств и современных методов управления (Азовобщемаш);

низкая доля молодых специалистов в общем количестве персонала (Мотор Сич, МЗТМ, Лугансктепловоз); влияние неэкономических факторов (Лугансктепловоз, Мотор Сич, МЗТМ);

изношенность основных фондов (Ясиноватский МЗ, НКМЗ, МЗТМ, Сумское машиностроительное НПО им. М. В. Фрунзе);

высокий уровень конкуренции (Стахановский вагоностроительный завод);

протекционизм в странах-импортерах (ДЗПВ, КВСЗ). К примеру, правительство Российской Федерации 20.05.2011 г. ввело антидемпинговую пошлину в размере 26 % на стальные кованные валки для прокатных станков, импортируемые из Украины сроком на 3 года, тогда как до этого момента импортная пошлина составляла 10 %.

Отсюда следует актуальность комплексной задачи по обеспечению конкурентоспособности предприятия на основе дифференциации производственного выпуска, всеобщего управления качеством, инновационной активности и адаптации к динамике рыночного окружения.

Острыми управленческими проблемами предприятий тяжелого машиностроения продолжают оставаться [15]: несбалансированность структуры производства как эффект синергии внутренних причин и диспропорций и колебаний в промышленности Украины; высокий уровень изношенности основных средств и низкие темпы технологического обновления производства, отсутствие адаптационных механизмов и зависимость предприятий от зарубежных рынков.

Предприятиям тяжелого машиностроения свойственны те же проблемные области в управлении эффективностью бизнеса, которые были получены в ходе исследования, проведенного специалистами корпораций Oracle и Hupreion на предприятиях разных сфер деятельности [16]:

- 1) рассогласование стратегии и текущей деятельности;
- 2) локальный характер оптимизации и оппортунистическое поведение подразделений, прежде всего: сопротивление изменениям, низкий уровень ответственности, неправомерное привлечение других подразделений к реализации решений (проектов), как осознанное, так и нет;
- 3) несвоевременность реагирования, наличие бюрократических процедур, нивелирующих инициативу и ответственность персонала;
- 4) неопределенность внешней среды, низкий уровень адекватности поступающей информации;
- 5) разобщенность моделей ситуационного анализа;
- 6) скрытые знания;
- 7) недостижение поставленных целей.

Тенденцией, которая представляет собой угрозу деятельности и развития машиностроительных предприятий, в том числе тех, которые производят инновационную и уникальную продукцию, выступает уменьшение периода действия конкурентных преимуществ в эффективном использовании новшеств. К тому же, в настоящее время в формировании спроса на продукцию, особенно наукоемкую, конкурентоспособность предприятия — ее изготовителя — имеет, зачастую, больший вес, чем качество и конкурентоспособность самой продукции [17].

В. Выводы. В статье проанализировано состояние предприятий машиностроения, а также выявлены проблемы, которые обуславливают низкий уровень устойчивости предприятий и ослабление их экономической безопасности, особенно, в периоды наступления финансово-экономических кризисов в региональном и мировом масштабах. Результаты данного анализа используются для определения целей развития, обеспечивающих достижение и пролонгацию конкурентных преимуществ.

К принципам целеполагания в управлении развитием относятся: обеспечение гибкости производственного процесса для надежной и эффективной работы по индивидуальным заказам; внедрение инновационных технологий в производство и разработка собственной инновационной продукции, имеющей высокую ценность для потребителей; оптимизация кооперативных связей с поставщиками и подрядчиками; совершенствование организационной структуры.

Отсюда следует актуальность разработки концептуальных подходов к решению управленчес-

ких проблем и действенного механизма управления развитием предприятия, позволяющего устранять слабые места в работе предприятия, активизировать его потенциал и достигать конкурентных преимуществ, финансово-экономической устойчивости и положительного имиджа в деловом окружении и обществе.

Литература

1. Соціально-економічний стан України: наслідки для народу та держави: національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця, А. І. Даниленка, М. Г. Жулинського, Е. М. Лібанової, О. С. Онищенко. — К. : НВЦ НБУВ, 2009. — 687 с.
2. Іваненко Л. М. Імітаційні ігри — ракурси й перспективи / Л. М. Іваненко // Вісник Національної академії наук. — 2007. — №5. — С. 58–67.
3. Воронкова А. Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом промышленных предприятий / А. Э. Воронкова. — Луганск : Восточно-украинский национальный университет, 2001. — 482 с.
4. Пономаренко В. С. Стратегічне управління / В. С. Пономаренко. — Х. : Основа, 1999. — 620 с.
5. Хищенко П. Е. Хаотический режим как собственное поведение самоорганизующейся системы [Электронный ресурс] / П. Е. Хищенко // Порядок и хаос в развитии социально-экономических систем. М-лы 2-го Всерос. научного семинара «Самоорганизация устойчивых целостностей в природе и обществе». — 1998. — Режим доступа : <http://rusnauka.narod.ru/lib/physic/chaos/2/index.html>.
6. Глобальна економічна криза 2008–2010 років: світовий досвід та шляхи подолання в Україні : монографія / В. П. Антонюк, С. С. Аптекарь, Н. А. Балтачєєва та ін. ; під заг. ред. В. І. Ляшенка. — Донецьк : Юго-Восток, 2010. — 414 с.
7. Ткаченко А. М. Інвестиційні аспекти підвищення конкурентоспроможності економіки / А. М. Ткаченко // Економіка промисловості. — 2007. — № 2. — С. 107–112.
8. Федулова Л. І. Перспективи інноваційного розвитку промисловості України / Федулова Л. І. // Економіка і прогнозування. — 2006. — № 2. — С. 58–76.
9. Лепа Р. Н. Перспективи розвитку українського машиностроєння в умовах економічного кризису / Р. Н. Лепа, А. А. Охтєнь // Розвиток фінансових методів державного управління національною економікою: зб. наук. пр. ДонДУУ. — 2009. — Вип. 142. — С. 45–54.
10. Касич А. О. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку машинобудування України / А. О. Касич // Актуальні проблеми економіки. — 2007. — № 7 (73). — С. 32–40.
11. Реструктуризація промисловості України у процесі посткризового відновлення / О. В. Собкевич, А. І. Сухоруков, В. Г. Савенко та ін.; За ред. Я. А. Жаліла. — К. : НІСД, 2011. — 54 с.
12. Балабанов І. Т. Проблеми механізму банкрутства та шляхи їх вирішення / І. Т. Балабанов // Економіка та держава. — 2009. — №5. — С. 41–50.
13. Забелин П. В. Основы стратегического управления / П. В. Забелин, Н. К. Моисеева. — М. : Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1997. — 195 с.
14. Развитие производственной сферы региона: теоретические и практические аспекты государственного регулирования : монография / Н. Г. Чумаченко, Л. Г. Червова, Л. М. Кузьменко и др. / НАН Украины. Ин-т экономики пром-ти. — Донецк, 2007. — 368 с. 15.

15/ Фоміченко І. П. Проблеми інформатизації системи корпоративного управління на промислових підприємствах України / І. П. Фоміченко, Н. Ю. Рекова // Прометей: регіон. зб. наук. праць з економіки / Ін-т екон.-правових дослідж. НАН України; Донец. екон.-гуманітарний ін-т. — Донецьк : Юго-Восток, 2007. — Вип. 2 (23). — С. 295–299.

16. Shaw A. Business Performance Management: Gaining Insight and Driving Performance / Shaw A. — Hyperion Solutions Corp., 2003.

17. Денисова А. Л. Управление конкурентоспособностью промышленного предприятия: аспекты качества / А. Л. Денисова, Т. М. Уляхин. — Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2006. — 120 с.