

Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції

Досліджено стан підприємств машинобудівної галузі за 2004-2007 рр., зокрема, проаналізовано обсяг реалізованої промислової продукції, імпорту та експорту цієї продукції, фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування машинобудівних підприємств. Описано переваги і етапи проведення стратегії інтеграції для виходу з кризи аналізованих підприємств. Також пропонується перелік підприємств машинобудування західних областей України, які можуть увійти до складу інтеграційного об'єднання.

Ключові слова: машинобудування, стан підприємств, криза, стратегія, стратегія інтеграції, інтеграційне об'єднання.

Від промислового комплексу сьогодні безпосередньо залежить стан усієї економіки країни. Серед галузей промисловості провідне місце посідає машинобудування, оскільки воно тісно пов'язане з іншими видами економічної діяльності: машинобудування займається виробництвом машин та устаткування, які забезпечують виробництво товарів і послуг підприємствами інших галузей, стимулюючи тим самим їхній розвиток. Тому для подальшого інтенсивного розвитку всієї промисловості необхідно забезпечити достатньо високий рівень діяльності машинобудівної галузі. Отже, першою чергою, важливо зробити аналіз стану підприємств машинобудування, а вже тоді визначити можливі шляхи покращення ситуації. Оскільки при прийнятті рішень передусім необхідно визначити майбутній стан, то першим кроком будь-якого рішення є вибір стратегії.

На сьогоднішній день у світі спостерігається підвищена увага до ефективних варіантів інтеграції, оскільки великий бізнес формує економічну основу розвинених країн світу. Проблема вибору стратегій підприємств та їх об'єднань для підвищення прибутковості, покращення діяльності або виходу з кризи займалось багато вітчизняних і зарубіжних науковців. Серед них – І. Ансофф, Л. Боумон, О. Кліфф, Н. Лепа, Д. Сазерленд, А. Томпсон, Є. Ленський, І. Падерін, В. Пастухова, Л. Костирко, М. Кизим, О. Кузьмін, І. Алексеев та ін. У роботах перелічених авторів можна зустріти різні підходи до понять «стратегія», «стратегія інтеграції», етапів її проведення. Також у наукових працях аналізуються переваги і недоліки застосування цього виду стратегії на різних типах підприємств та їх об'єднань. Багато авторів приділяють увагу практичним аспектам впровадження стратегії інтеграції на підприємствах. Тому цікавою для нас є можливість застосування стратегії інтеграції для українських підприємств машинобудування.

Мета статті – проаналізувати стан підприємств машинобудування в Україні, окреслити можливі напрямки розвитку цих підприємств, на основі узагальнення попередніх досліджень розробити перелік етапів стратегії інтеграції машинобудівних підприємств західних областей України для підвищення прибутковості і покращення їх діяльності.

Як уже зазначалось, для ефективного функціонування всієї економіки, машинобудування повинно перебувати на високому рівні розвитку. Проте обсяг реалізованої промислової продукції машинобудування у відсотках до всієї промисловості України коливався у межах 12,5–14,1% протягом 2004-2007 рр. [1], що безперечно не досягає рівня розвинених країн світу (табл. 1).

Таблиця 1

Обсяг реалізованої промислової продукції підприємств машинобудування у 2004-2007 рр. (у дючих цінах відповідного року)

Вид промислової діяльності	2004 р.		2005 р.		2006 р.		січень- листопад 2007 р.	
	млн. грн.	% до підсумку	млн. грн.	% до підсумку	млн. грн.	% до підсумку	млн. грн.	% до підсумку
Промисловість	400757,1	100	468562,6	100	551729,0	100	537377,6	100
Машинобудування:	53569,3	13,4	59668,1	12,7	68730,6	12,5	75970,1	14,1
- виробництво машин та устаткування	16988,5	4,3	20762,3	4,4	22423,2	4,1	22533,4	4,2
- виробництво електричного та електронного устаткування	16437,2	4,1	13530,5	2,9	15510,3	2,8	13860,1	2,6
- виробництво транспортного устаткування	20143,6	5,0	25375,3	5,4	30797,1	5,6	39576,6	7,3

Таблиця 2

Імпорт промислової продукції підприємств машинобудування у 2004-2007 рр.

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	Вартість імпорту, млн. дол. США			Питома вага, % до загального імпорту				
	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень- листопад 2007 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень- листопад 2007 р.
Усього за галузями промисловості	28996,38	36141,09	45034,49	48218,89	100,0	100,0	100,0	100,0
Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування, відтворення зображення і звуку	4740,82	6342,27	7873,43	8385,96	16,35	17,55	17,5	17,4
- котли, машини, апарати і механічні пристрої	3214,16	4051,77	5191,39	5996,65	11,08	11,21	11,5	12,4
- електричні машини і устаткування	1526,99	2290,49	2682,03	2389,31	5,27	6,34	6,0	5,0
Транспортні засоби та шляхове обладнання	2494,35	3219,71	5147,09	6426,15	8,60	8,91	11,4	13,3
- залізничні або трамвайні локомотиви, шляхове обладнання	188,59	145,78	183,46	231,59	0,65	0,40	0,4	0,5
- наземні транспортні засоби, крім залізничних	2246,84	3023,12	4898,34	6102,07	7,75	8,36	10,9	12,7
- аеронавігаційні або космічні апарати	43,64	35,95	49,26	77,01	0,15	0,10	0,1	0,2
- плавучі засоби морської або річкової	15,32	14,86	16,02	15,47	0,05	0,04	0,0	0,0

До того ж велику кількість продукції машинобудівної промисловості українські підприємства імпортують з-за кордону [1] (табл. 2). Причому ця продукція в багатьох випадках є вживаною. Особливо це стосується транспортного устаткування. Так, на початку 2000-х років Україна щорічно імпортувала понад 200 тис. уживаних легкових автомобілів. Після запровадження законодавчих обмежень це число зменшилось до 7 тис. у 2005 р. За оцінками фахівців, тепер в Україну щороку завозять близько 300 тис. нових і вже використовуваних автомобілів, половина яких – це машини, дешевші за 4 тис. дол. У 2006 р., за даними AUTO-consulting, кількість ввезених в Україну старих машин трохи перевищувала 9 тис. [2].

Якщо провести нескладні розрахунки з наведеними даними, то стає очевидним, що імпорт промислової продукції підприємств машинобудування у 2004 р. менший за власне виробництво на 17393,45 млн. грн. У 2005 р. спостерігається ця ж тенденція, але різниця зменшується до 11858,2 млн. грн. У 2006 р. різниця між власним виробництвом та імпортом становила 3628 млн. грн. За січень – листопад 2007 р. при незначному зменшенні обсягу реалізованої промислової продукції підприємств машинобудування і при зростаючому імпорті різниця між ними становила 1909,55 млн. грн. Це, звісно ж, є негативним фактом для економіки України, оскільки в нашій державі є всі умови для розвитку машинобудівної галузі. Якщо ж звернутись до історії, Українська СРСР практично не імпортувала промислової продукції, а в достатньому обсязі виробляла її самостійно (табл. 3).

Також можна зробити висновок про значне скорочення виробництва у 2005 р. порівняно з 1990 р., тобто за часи незалежності України.

Що ж стосується експорту (табл. 4), то, за даними Держкомстату України [1], наша країна експортувала в інші країни приблизно половину виробленої продукції у 2004 р. У 2005 і 2006 рр. експорт становив 40% від обсягу реалізованої промислової продукції українських підприємств машинобудування. Але вже за січень – листопад 2007 р. спостерігається зростання частки експорту до

Таблиця 3

Виробництво окремих видів продукції машинобудування у 1960-2005 рр. (тис. шт.)

Роки	Трактори для сільського господарства	Сівалки	Пральні машини	Пилососи побутові	Телевізори	Автомобілі	Автобуси	Автокрани
1960	88	72,2	78,4	-	93,7	0,5	2,2	3183
1970	148	63,1	498	329	1981	86,9	9,1	4513
1980	136	78	273	686	2526	161	15,2	6240
1990	106	57,1	788	1073	3774	156	12,6	3698
1995	10,4	1,5	213	285	62,4	58,7	2,2	585
2000	4	2	125	109	148	17,1	3,5	56
2005	5,5	11,3	322	37,5	651	192	4,7	382

Таблиця 4

Експорт промислової продукції підприємств машинобудування у 2004-2007 рр.

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	Вартість експорту, тис. дол. США				Питома вага, % до загального експорту			
	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень-листопад 2007 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень-листопад 2007 р.
Усього за галузями промисловості	32666,5	34286,75	38367,71	39998,74	100	100	100	100
Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування, відтворення зображення і звуку	3031,58	2841,80	3330,48	3917,67	9,28	8,29	8,7	9,8
- котли, машини, апарати і механічні пристрої	1802,52	1924,54	2051,51	2195,91	5,52	5,61	5,3	5,5
- електричні машини і устаткування	1229,07	917,26	1278,98	1721,77	3,76	2,68	3,3	4,3
Транспортні засоби та шляхове обладнання	2034,74	1655,87	2081,09	2614,23	6,23	4,83	5,4	6,5
- залізничні або трамвайні локомотиви, шляхове обладнання	1490,43	965,05	1066,96	1430,18	4,56	2,81	2,8	3,6
- наземні транспортні засоби, крім залізничних	255,68	368,29	587,19	812,06	0,78	1,07	1,5	2,0
- аеронавігаційні або космічні апарати	130,77	143,63	238,58	208813,9	0,40	0,42	0,6	0,5
- плавучі засоби морські або річкові	157,86	178,92	188,36	163180,8	0,48	0,52	0,5	0,4

43%. Це безперечно свідчить про підвищення попиту на продукцію українських підприємств на світовому рівні.

Для повніших висновків про стан загального машинобудування необхідно дослідити і фінансові результати машинобудівних підприємств (табл. 5) [1].

Оскільки фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування машинобудівних підприємств за січень – листопад 2007 р. є більшим удвічі порівняно з 2006 р. при не такому значному зростанні фінансового результату від звичайної діяльності до оподаткування усієї промисловості, то можна зробити висновок про покращення діяльності даних підприємств. Також спостерігається зміна частки прибутку до оподаткування в різних галузях машинобудування: у 2004–2006 рр. прибуток до оподаткування від виробництва електричного, електронного та оптичного устаткування був дещо більшим за прибуток до оподаткування від виробництва транспортних засобів та устаткування, а у 2007 р. вектор перемістився на другу названу галузь.

Що ж стосується частки фінансового результату машинобудівних підприємств до загального прибутку по промисловості, то вона коливалась від 5,25% у 2006 р. до 8,89% у січні – листопаді 2007 р. Цей факт також вказує на покращення діяльності підприємств машинобудування в Україні.

Цікавим для аналізу є відсоток прибуткових підприємств у даній галузі економіки (табл. 6) [1]. Як бачимо, починаючи з 2004 р. приблизно 64% підприємств машинобудівної галузі отримують прибуток. Майже такий самий результат прибутковості спостерігається і в загальному підсумку по промисловості, тобто стан машинобудування відображає загальний стан усієї промисловості. Негативним є той факт, що близько 35% підприємств протягом останніх років є збитковими.

Така ситуація у сфері машинобудування виникла, оскільки з переходом до ринкових відносин підприємства машинобудівного комплексу працювали, використовуючи методи та наукові знання попередніх років, замість того, щоб акумулювати іноземний досвід та запровадити нові здобутки науки та техніки, яких, до речі, за останні роки в Україні було запатентовано чимало, хоча кількість заявок на винаходи машинобудування щорічно зменшується (табл. 7). За даними Державного департаменту інтелектуальної власності [3], починаючи з

Таблиця 5

Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування у 2004–2007 рр.

Види промислової діяльності	Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування, млн. грн.			
	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень–листопад 2007 р.
Промисловість	18936,9	26759,4	33656,8	40016,1
Машинобудування	1612,9	1812,8	1765,9	3561,1
– виробництво машин та устаткування	603,8	660,5	641,3	1173,3
– виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	512,7	584,8	575,4	977,3
– виробництво транспортних засобів та устаткування	496,4	567,5	549,2	1410,5

Таблиця 6

Підприємства, які отримали прибуток у 2004 – 2007 рр.

Види промислової діяльності	Підприємства, які отримали прибуток							
	% до загальної кількості				фінансовий результат, млн. грн.			
	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень– листопад 2007 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	січень– листопад 2007 р.
Промисловість	62,5	61,2	64,5	63,3	31887,4	34066,9	42847,4	50074,6
Машинобудування	65,7	61,9	65,5	65,7	3340,7	2895,3	3413,9	5327,1
– виробництво машин та устаткування	61,7	58,4	62,8	63,6	1328,6	1078,8	1335,6	1895,6
– виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	64,3	60,8	68,6	69,1	897,2	756,6	909,4	1288,9
– виробництво транспортних засобів та устаткування	63,5	59,7	65,6	62,8	1114,9	1059,9	1168,9	2142,6

Таблиця 7

Кількість заявок та патентів на винаходи машинобудування в Україні за національною процедурою у 2004-2007 рр.

Вид винаходів	Заявки на винаходи			Патенти на винаходи		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Транспортні засоби	277	197	191	113	149	160
Загальне машинобудування	116	125	98	66	74	74

2004 р., в середньому щороку видається близько 70 патентів на винаходи машинобудування.

Також без істотних змін залишилась система управління підприємствами машинобудування: керівники підприємств почали вести справи в ринкових умовах, але методи, які вони використовують у процесі управління, залишились без істотних змін. Хоча до апарату управління все більше залучається молодих кадрів, у котрих сформоване європейське мислення, реалізувати його без досвіду роботи майже неможливо. Тобто, машинобудування, як і вся українська економіка, потребує поєднання управлінського досвіду минулого з найновітнішими надбаннями в сфері менеджменту та науково-дослідних досягнень.

В умовах, які характеризуються відсутністю стимулів до інвестування та розширення виробництва, підвищення якості продукції та зниження витрат, запровадження інновацій, ситуація для розвитку машинобудування залишається несприятливою. Особливе занепокоєння викликають тенденції деіндустріалізації та дезінтеграції підприємств зі складними технологічними циклами, а також втрата актуальності інноваційних впроваджень, порівняно з іноземними виробниками, що перешкоджає зростанню конкурентоспроможності продукції машинобудівної промисловості не тільки на зовнішньому, але й на внутрішньому ринку.

Під впливом змін в економіці, зокрема в машинобудівній галузі, виникла принципово нова ситуація. Виробництво все більше орієнтується на платоспроможний попит, однак попит попереднього великого замовника – держави – різко скоротився, а суб'єкти господарювання не компенсують цього скорочення, особливо на складну продукцію, оскільки вони надають перевагу дешевшому закордонному обладнанню або ж простішій продукції. Також неможливо імпортувати цю продукцію в інші країни, оскільки більшість закордонних виробників користуються досконалішим обладнанням.

У таких умовах найважливішими завданнями керівників підприємств машинобудування є зміна стратегії, виведення роботи підприємства на якісно новий рівень, запровадження політики диверсифікації продукції та сфер діяльності, розширення асортименту й номенклатури продукції. Тобто машинобудування має розвиватись за наступними напрямками:

- випуск модернізованих машин та обладнання для підприємств з морально застарілим обладнанням, котре все ще працює;
- виробництво наукомісткого обладнання на імпортному обладнанні із залученням усіх видів іноземних інвестицій;
- участь у проектах, котрі спрямовані на виробництво складних комплектуючих для вітчизняного та іноземного обладнання;
- розвиток окремих виробництв для випуску сучасного обладнання.

Враховуючи зазначені положення, можна стверджувати, що машинобудування потребує змін прийомів та методів управління. Причому необхідно вдосконалити процес не оперативного, а стратегічного управління, першим і одним із найважливіших етапів якого є безперечно стратегічне планування.

Вибір однієї стратегії з багатьох є складним завданням. Але для підприємств машинобудування, більшість з яких, як показує статистика, перебувають у кризовому стані, такою стратегією є стратегія інтеграції підприємств. Ми зупинимось саме на ній, оскільки лише вона в нестабільних умовах економіки здатна забезпечити ефективний розвиток підприємства за рахунок концентрації ресурсів на пріоритетних напрямках розвитку.

Стратегія інтеграції підприємств передбачає розробку стратегії злиття декількох підприємств в єдину компанію на певних умовах і тим самим утворення певного інтеграційного об'єднання. Ця стратегія стосується всього новоутвореного об'єднання і передбачає розробку загальної інтеграційної структури управління і використання підходів, які застосовуються для управління групою видів бізнесу.

Механізм формування стратегії інтеграції, як і будь-якої іншої стратегії, є складним комплексом взаємопов'язаних етапів. Результати аналізу праць багатьох науковців [4–8] показують, що виділяють приблизно однакову кількість цих етапів. Узагальнюючи їхні думки, до основних етапів стратегії інтеграції машинобудівних підприємств західних областей України можна віднести:

- діагностику стану підприємств;
- розробку концепції і варіанта інтеграції;
- реалізацію стратегії інтеграції;
- оцінку обраної стратегії.

Першим і безперечно необхідним етапом є діагностика стану підприємств, що, своєю чергою, складається з аналізу внутрішнього і зовнішнього середовищ. Цей аналіз проводять для визначення сильних та слабких сторін підприємств.

Якщо результати діагностики задовольняють, то здійснюється розробка концепції інтеграції (оцінка передумов інтеграції, визначення мотивів інтеграції, формування мети інтеграції і визначення вигод і недоліків інтеграції) та варіанта інтеграції, тобто обрання типу організаційної побудови та правової форми, типу управління, встановлення терміну діяльності.

Далі необхідно здійснити реалізацію стратегії інтеграції, тобто провести стандартні юридичні процедури, а потім розпочинати спільну діяльність.

Завершальним етапом стратегії інтеграції є оцінка успішності реалізації обраної стратегії, в результаті якої можливі три варіанти подальшої діяльності. Якщо після здійснення оцінки реалізована стратегія вважається успішною, то дана стратегія втілюється в життя і надалі. Якщо ж обрана стратегія виявляється неіздатною, то необхідно розробити заходи з коригування цієї стратегії або і взагалі потрібний їй перегляд на етапі обрання.

Позитивні наслідки стратегії інтеграції підтверджуються й іноземним досвідом, оскільки найбільші машинобудівні підприємства у світі є одночасно найбільшими ПФГ світу. Серед них – General Motors, Ford Motor, Daimler-Chrysler [9].

Оскільки на теренах західних областей України є достатня кількість машинобудівних підприємств, на думку авторів, необхідним для ефективного розвитку цих підприємств є їх об'єднання в певні інтегровані структури. До підприємств, які можуть входити до цих структур у Західному регіоні України, можна віднести: ВАТ «Бориславський експериментально ливарно-механічний завод», Дослідницько-механічний завод «Карпати», ВАТ «Дрогобицький машинобудівний

завод», ВАТ «Автонавантажувач», ВАТ «Львівський експериментальний механічний завод», ВАТ «Калуський завод будівельних машин», ВАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів», ВАТ «Ковельсільмаш», ВАТ «Завод Львівсільмаш», ВАТ «Завод Рівнесільмаш», ВАТ «Львівавтозапчастина», ВАТ «Львівагромашпроект», ВАТ «Карпатнафтомаш», ВАТ «Львівський завод «Металіст» та ін.

Як показали проведені дослідження, серед інтегрованих структур бізнесу для машинобудівної галузі найбільший інтерес становлять такі організаційно-правові види: корпорація, концерн, промислово-фінансова група, стратегічний альянс. Ці види інтеграції підприємств спрямовані на підвищення прибутковості, покращення виробництва учасників даних об'єднань і охоплюють найбільшу кількість сфер виробничо-господарської діяльності, що безперечно є надзвичайно важливими для машинобудівних підприємств.

Проте автори вважають за необхідне створення саме стратегічного альянсу – угоди про кооперацію двох або більше незалежних підприємств для досягнення певної комерційної мети, отримання стратегічного ефекту завдяки об'єднанню і взаємодоповненню стратегічних ресурсів компаній. Альянси створюються на певний термін, вони розпадаються, коли необхідність об'єднання відпадає. У рамках цього союзу здійснюється спільна координація стратегічного планування і управління учасниками діяльності, що дозволяє їм узгоджувати їх довгострокові партнерські відносини з вигодою для кожного учасника [10, с. 25].

Цей тип об'єднання не є законодавчо визначений в Україні, проте в світовій практиці досить поширений. Прикладом такого об'єднання в машинобудуванні є стратегічні альянси General Motors і Daewoo, General Motors і Isuzu, Peugeot і Fiat, Renault і Matra, Ford і Mazda [10, с. 29].

Серед перелічених підприємств у Західній Україні до стратегічного альянсу у сфері машинобудування автори рекомендують включити ВАТ «Ковельсільмаш», ВАТ «Завод Львівсільмаш», ВАТ «Львівагромашпроект», ВАТ «Завод Рівнесільмаш». Така угода буде вигідною, оскільки дасть змогу встановити технічні стандарти у галузі сільськогосподарського машинобудування, отримувати доступ до ресурсів та знань цих компаній, проводити спільні дослідження, розробку і виробництво технологічно складної продукції, здійснити розподіл ресурсів на описану діяльність і, відповідно, ризик, скоротити час на впровадження досліджень в життя, економити на масштабах виробництва та полегшити збут продукції, зменшити конкуренцію і усунути необхідність додаткових ресурсів на боротьбу з нею тощо.

Оскільки ВАТ «Ковельсільмаш» і ВАТ «Львівагромашпроект» є прибутковими, відносно стабільними та платоспроможними, а ВАТ «Завод Рівнесільмаш» та ВАТ «Завод Львівсільмаш» – збитковими, то для перших підприємств створення стратегічного альянсу дасть змогу розширити свою діяльність, а для інших, – унаслідок реструктуризації, вийти з кризового становища. Для ВАТ «Завод Львівсільмаш», що перебуває у важкому фінансовому становищі, в основному через утримання великої соціальної сфери та об'єктів непромислового призначення, вже проводиться реструктуризація (структурно-правові перетворення, розукрупнення заводу і переведення частини структурних підрозділів на самоокупність шляхом надання їм статусу дочірніх підприємств, передача частини об'єктів соціального призначення в комунальну власність, виведення з виробництва і консервація незавантажених виробничих підрозділів, надання в оренду, продаж основних засобів, які не використовуються у виробництві). Крім того, Господарський суд Львівської області ухвалою від 8 лютого 2007 р. порушив справу про банкрутство Дочірньо-

го підприємства «Сільмашпобут» ВАТ «Львівсільмаш» [11]. Тому об'єднання в стратегічний альянс з фінансово стійкими підприємствами є одним з найкращих варіантів для виходу з кризи цього підприємства, причому такі перетворення на даний момент часу є цілком реальні.

Як показали статистичні дані, починаючи з 2004 р. обсяг реалізованої промислової продукції машинобудування у відсотках до всієї промисловості України не досягає рівня розвинених країн світу і все ще існує значний імпорт продукції машинобудівних підприємств. До того ж велика кількість підприємств машинобудівної галузі України залишаються збитковими. У 2006 р. ситуація погіршилась, і тому необхідно терміново вживати дієвих заходів для виходу цих підприємств з кризи.

Одним з найкращих варіантів для досягнення прибутковості машинобудівних підприємств є впровадження стратегії інтеграції. Прийняття рішення щодо проведення такої стратегії визначається оцінкою стану підприємства та галузі в цілому, стратегічними вигодами та витратами інтеграції, а також впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Щодо перспектив подальших досліджень, то можна провести більш детальний аналіз діяльності згаданих машинобудівних підприємств Західного регіону України і в результаті цього створити проектний варіант інтеграційного об'єднання.

Список використаних джерел

1. Веб-сторінка Державного комітету статистики // www.ukrstat.gov.ua.
2. Веб-сторінка // www.auto-consalting.com
3. Веб-сторінка Державного департаменту інтелектуальної власності // www.sdip.gov.ua
4. Смолін І.В. Стратегічне планування розвитку організації : монографія / І.В. Смолін. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2004. – 344 с.
5. Падерин И.Д. Научные и практические аспекты повышения экономической эффективности современного предприятия: планирование, прогнозирование, управление : монография / И.Д. Падерин. – Днепропетровск : ДГФЭН, 2002. – 338 с.
6. Пастухова В.В. Стратегічне управління підприємством: філософія, політика, ефективність : монографія / В.В. Пастухова. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2002. – 302 с.
7. Костирко Л.А. Стратегія фінансово-економічної діяльності господарюючого суб'єкта: методологія і організація : монографія / Л.А. Костирко. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. Даля, 2002. – 560 с.
8. Загірняк Д.М. Організаційне забезпечення стратегічного вибору підприємства : монографія / Д.М. Загірняк. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. Даля, 2004. – 192 с.
9. Алексеев І.В. Управління ресурсним забезпеченням промислово-фінансових груп : монографія / І.В. Алексеев, М.К. Колісник, А.С. Мороз. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2007. – 132 с.
10. Колесник М.К., Сміх К.Е. Преимущества и недостатки основных организационных форм интегрированных структур для машиностроительной отрасли / М.К. Колесник, К.Е. Сміх // Бізнес Інформ. – 2008. – №7. – С. 24-29.
11. Веб-сторінка ДУ «Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України» // www.smida.gov.ua.

Колесник М.К., Смих К.Э. Состояние предприятий машиностроения в Украине и возможные пути выхода из кризиса с помощью стратегии интеграции.

Исследовано состояние предприятий машиностроительной отрасли в 2004-2007 гг., в частности, проанализированы объем реализованной промышленной продукции, импорт и экспорт этой продукции, финансовые результаты от обычной деятельности до налогообложения машиностроительных предприятий. Описаны преимущества и этапы проведения стратегии интеграции для выхода из кризиса анализируемых предприятий. Также предлагается перечень предприятий машиностроения западных областей Украины, которые могут войти в состав интеграционного объединения.

Ключевые слова: машиностроение, состояние предприятий, кризис, стратегия, стратегия интеграции, интеграционное объединение.

Kolisnyk M.K., Smikh K.E. Condition of Machine-Building Enterprises in Ukraine and Possible Ways Out of Crisis by Strategy of Integration.

Condition of enterprises in machine-building branch in 2004-2007, in particular amount of marketed industrial products, import and export of this products, financial results from usual activity before taxation of machine-building enterprises has been studied. Advantages and stages of the integration strategy for getting out of crisis of analyzed enterprises have been described. A list of machine building enterprises of the western areas of the Ukraine, which can be included into integrated association, has been offered.

Key words: machine-building, condition of enterprises, crisis, strategy, strategy of integration, integration association.

Надійшло 21.11.2008 р.

УДК 6334.716:[338.45:621]

Н.Я. Петришин

Система стратегічних показників діяльності машинобудівних підприємств

Охарактеризовано сучасний стан вітчизняного машинобудування та проблематику підприємств галузі. Розглянуто основні показники діяльності машинобудівних підприємств. Сформовано та обґрунтовано систему стратегічних показників діяльності машинобудівних підприємств за проєкціями Нортон-Каплана.

Ключові слова: стратегічний показник, ефективність, стратегічне планування, машинобудівне підприємство.

Успішне функціонування в сучасних ринкових умовах вимагає від підприємств ведення жорсткої конкурентної боротьби, гнучкого реагування на доволі неоднозначні зміни ситуації як на ринках, так і в галузях, де функціонують підприємства. Успіх підприємств залежить від їх здатності змінювати структуру свого бізнесу, впроваджувати нові зразки продукції у своє виробництво, займатися раціональним та цільовим інвестуванням, тобто від можливості сучасних підприємств пристосовуватися до постійних змін у мінливому середовищі їх функціонування. Всі вищенаведені умови і є проблематикою комплексної стратегії підприємства, на формування якої спрямоване стратегічне планування [1, с. 4].

Згідно із статистичними даними обсяг продукції машинобудування на внутрішньому ринку перевищує 10 млрд., а на зовнішньому становить близько 5 млрд. грн. Це – лише 15% загального обсягу промислової продукції, що значно менше, ніж у розвинених державах (понад 30%). Однією з причин такого стану речей є необґрунтовано широка присутність на внутрішньому ринку закордонних виробників.

© Н.Я. Петришин, 2008.