

УДК 658.8:621

А.О. Співак*
О.М. Співак****СТАН ТА НАПРЯМКИ АКТИВІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ
СУЧАСНИХ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

У статті досліджено стан та проблеми сучасного машинобудування. Відокремлено та розглянуто напрямки активізації діяльності сучасних вітчизняних машинобудівних підприємств.

В статье исследовано состояние и проблемы современного машиностроения. Выделены и рассмотрены направления активизации деятельности современных отечественных машиностроительных предприятий.

Постановка проблеми. Розвиток країни безпосередньо залежить від економічного добробуту господарюючих суб'єктів. Без досягнення прибутковості більшості підприємств неможливе вирішення задач макроекономічної стабілізації, тобто забезпечення збалансованості державних прибутків і витрат, рівноваги платіжного балансу, стабільності національної валюти та низьких темпів інфляції. Зниження ефективності діяльності підприємств призводить до скорочення можливостей зростання зайнятості та прибутків громадян, податкових надходжень і соціальних витрат. Ефективне, беззбиткове функціонування промислових підприємств, їхня економічна стійкість в нестабільному конкурентному середовищі стає життєво-важливим завданням не тільки для міст, областей, регіонів, держави загалом, але й для усіх суб'єктів ринкової економіки [1].

Промисловість є основою економічного потенціалу країни, тому від рівня ефективності функціонування промислового комплексу визначальною мірою залежить загальний стан соціально-економічного розвитку. У теперішній час в Україні налічується 47,3 тис. промислових підприємств. На них працює 18,8 % всього зайнятого населення. Промислове виробництво країни забезпечує більш як третину загального обсягу валового внутрішнього продукту, майже 50 відсотків товарів та послуг, а також 80 відсотків експортної продукції. З 1999 р. спостерігалась позитивна динаміка розвитку промисловості [1].

У свою чергу слід підкреслити, що машинобудування забезпечує науково-технічний прогрес і перебудову економіку всієї країни. Саме продукція, що виробляється машинобудівними підприємствами є основою для виготовлення конкурентоспроможної продукції

підприємствами інших галузей. Тому галузі машинобудування повинні розвиватися більш прискореними темпами, ніж інші галузі.

Актуальність статті обумовлена необхідністю визначення ролі, стану, проблем, що перешкоджають успішної діяльності машинобудівних підприємств та шляхів їх вирішення.

Аналіз публікацій по проблемі. Дослідженням діяльності машинобудівних підприємств за різними напрямками займаються такі вчені, як Чайковська В.П. [1], Воронкова А.Е. [2], Клинов В. [3], Брес С.В. [4].

Вклад основного матеріалу дослідження. Кінцева продукція машинобудування призначена для задоволення потреб як галузей машинобудування та іншої промисловості. За значенням підприємств машинобудівного комплексу можна виділити три взаємозв'язані групи:

1) машинобудівні підприємства, що забезпечують розвиток науково-технічної революції в окремих галузях промисловості — це верстатобудування, приладобудування, хімічне машинобудування, електротехнічне і енергетичне машинобудування;

2) машинобудівні підприємства, що забезпечують розвиток науково-технічної революції в самому машинобудуванні — це тяжке машинобудування, верстатобудування, інструментальна промисловість тощо;

3) машинобудівні підприємства, що забезпечують кінцевого споживача технікою — це автомобілебудування, електронна радіотехнічна промисловість.

Як було зазначено вище, значна більшість машинобудівних підприємств відносяться до тих, що були засновані у радянські часи. Підприємства є великими за розміром, мають

* Співак А.О. — ст. викладач кафедри маркетингу, канд. екон. наук.

** Співак О.М. — доцент кафедри прилади, канд. техн. наук, доцент.

Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, м. Луганськ.

великі матеріально-технічну базу, виробничі, складські, адміністративні будівлі, території. У зв'язку з подіями, які відбувалися після 1991 р., значно знизився попит на продукцію машинобудування, що вироблялася цими підприємствами. Як відомо, більшості середніх та великих підприємств притаманне інертність та повільна реакція на ринкові зміни. З цієї причини значна частка машинобудівних підприємств продовжувала виробляти продукцію, яка не знаходила свого споживача й лишалася на складах.

У своїх дослідженнях А.Е. Воронкова говорить, що однією з істотних проблем в галузі залишається реалізація готової продукції, вирішити яку не в змозі більшість машинобудівних підприємств. На основі цього можна зробити висновок, що машинобудівним підприємствам характерна наявність значної кількості невикористовуваних ресурсів, до яких відносяться: незадіяне обладнання, товарно-матеріальні запаси, які належать до неліквідів, невикористовуванні площі, незайнятий кваліфікований персонал. Звичайно це дуже негативно впливає на фінансовий стан машинобудівних підприємств. Управління запасами має важливе значення для будь-якої організації, оскільки зберігання як готової продукції так й матеріалів є однією з статей витрат. У минулому благополуччя підприємства оцінювалося за обсягами її запасів. Сьогодні підприємства відносяться до запасів як до непродуктивного активу, оскільки вкладені в них кошти могли б використовуватися за перспективнішими напрямками [2].

У свою чергу уряд, розуміючи велике значення машинобудівної галузі, намагається сприяти розвитку галузі. Постановою Кабінету Міністрів України від 18 квітня 2006 р. №516 було затверджено державну програму розвитку машинобудування на 2006 – 2011 рр. Ця програма спрямована на забезпечення споживачів сучасною високоефективною продукцією машинобудування вітчизняного виробництва. Ця програма була затверджена діючим у той час прем'єр-міністром Ю. Єхануровим.

У програмі говориться, що до галузі машинобудування України належить 365 промислових підприємств та 57 науково-дослідницьких організацій (з них 25 перебуває у державній власності) із загальною кількістю працюючих понад 233 тис. чоловік. Обсяг продукції машинобудування перевищує на внутрішньому ринку 10 млрд. Проте порівняно з минулим роком обсяг продукції машинобудування знизився. На зовнішньому ринку обсяг продажу становить близько 5 млрд. гривень. Це лише 15 % загального обсягу промислової продукції, що значно

менше, ніж у розвинутих державах [3]. Якщо брати Японію та Німеччину, то їх експорт складає: Японія – 60%, Німеччина – 45%. У 1989 р. показник українського експорту складав 38%, що говорило про високий рівень розвитку економіки. До 2000 р. він скоротився в три рази.

Країна переживає переорієнтацію економіки зі сходу на захід. До 1991р. 88% української промислової продукції вивозилося в союзні республіки. Сьогодні заповнити цей об'єм за рахунок завоювання нових ринків збуту на даному етапі не представляється можливим.

З цієї причини тисячі підприємств припинили своє існування. Тільки за 2002 р. у відносно благополучній Донецькій області було збуджено 872 справи з питання банкрутства (на 7% вище, ніж показник попереднього року), визнано банкрутом – 535, ліквідовано – 580.

Слід наголосити, що негативним чинником, що впливає на діяльність машинобудівних підприємств, є необґрунтовано широка присутність на внутрішньому ринку закордонних виробників. Сьогодні обсяг імпорту продукції машинобудування більш як в 1,5 рази перевищує обсяг її експорту. Темпи збільшення обсягу імпорту продукції машинобудування також значно перевищують темпи збільшення її експорту – відповідно 25 і 12 %.

У результаті посилення інвестиційної активності в більшості галузей, де використовується продукція машинобудування, та вжиття заходів для підвищення її конкурентоспроможності слід очікувати збільшення обсягу такої продукції до 38-42 млрд. гривень при середніх річних темпах збільшення обсягу її виробництва на рівні не менш як 18-20 % протягом трьох – чотирьох років, з наступною їх стабілізацією на рівні 15-17 % ще протягом трьох – чотирьох років.

Існуючі в галузі машинобудування виробничі потужності моральна та фізично застаріли (70 % обладнання експлуатується 15 і більше років, використовуються ресурсоемні технології) та не спроможні забезпечити необхідний обсяг виробництва. Велика кількість підприємств потребує масштабної реконструкції та переоснащення з метою створення умов для виготовлення продукції з конкурентоспроможними техніко-економічними показниками.

Інноваційна активність у машинобудуванні недостатня. Лише близько 14 % підприємств проводять інноваційну діяльність, хоча працює значна кількість наукових і конструкторських організацій. У 2005 році впроваджено лише 460 нових технологій, з них маловідходних і ресурсозберігаючих тільки 210, освоєно вироб-

ництво нових видів техніки – 272 одиниці (тоді як сучасні підприємства розвинутих країн за рік у середньому освоюють 2-3 та більше нових моделей). Однією з основних причин низької інноваційної активності галузі машинобудування є незначні обсяги фінансування [4].

Гострою є кадрова проблема для машинобудівних підприємств України стосовно того, що середній вік працівників на багатьох підприємствах перевищує 55 років. Щодо ряду нових професій, пов'язаних із створенням і застосуванням комп'ютеризованих виробництв, упровадженням високих технологій, ця проблема потребує особливої уваги.

Негативно впливають на розвиток машинобудування випереджаючи темпи зростання вартості ресурсів. За період із січня 2004 року по червень 2005 року індекс цін продукції машинобудування становив 12 %, то індекс цін на метал перевищив 50 %, на природний газ – 25%, паливо – 25%, транспортні послуги – на 30 % [3].

Стримуючим фактором для машинобудування також є висока вартість кредитних ресурсів, яка досягає 18-20% річних. Оскільки середня рентабельність галузі становить 10 відсотків, то користуватися кредитними ресурсами можуть лише деякі підприємства. Це зумовлює малі обсяги інвестування, відсутність оборотних коштів, а отже – неповне використання можливостей для розвитку, низьку конкурентоспроможність, високу кредиторську заборгованість.

Вітчизняними машинобудівними підприємствами виготовляється майже 2,6 тис. найменувань машин і обладнання для агропромислового комплексу, зокрема малогабаритні, енергонасичені та універсальні просапні трактори, зернозбиральні комбайни, які забезпечують ефективність сільськогосподарського виробництва [5].

Тенденції розвитку машинобудування за останні півстоліття свідчать про те, що його роль «локомотива» розвитку економіки передових країн і миру в цілому залишається визначальною. Продукція підприємств машинобудування грає важливу роль у реалізації досягнень науково-технічного прогресу всіх галузей промисловості. Переважний розвиток оброблювальної промисловості в порівнянні з сировинними галузями має не лише економічне, але і соціальне значення. У вартісній структурі продукції оброблювальної промисловості переважає трудовий дохід – головне джерело благополуччя більшості населення, яке до того ж розподіляється більш рівномірно, у тому числі й територіально.

Висновки досліджень. На основі проведених досліджень можна зробити висновок, що су-

часний стан вітчизняного машинобудування є незадовільним. Зниження об'ємів виробництва та реалізації машинобудівної продукції є наслідком зменшення числа інвестицій в діяльність підприємств, наявності великої дебіторської та кредиторської заборгованості, відсутності технічного переоснащення, невідповідності деякої продукції стандартам якості, наявністю значної кількості не використовуваних ресурсів. Усі вище наведені аргументи, що підтверджують велике значення розвитку машинобудування для економіки країни, обумовлюють необхідність проведення досліджень різних напрямків, які сприяли б покращенню стану вітчизняного машинобудування. Одним з таких напрямів є активізація діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств, яка стосується:

інноваційних процесів. Провідні світові виробники машинобудівної галузі в сучасних умовах приділяють велике значення інноваційним процесам, які забезпечують конкурентоспроможність суб'єктам господарювання;

інвестиційної діяльності. Машинобудівна галузь гостро потребує реконструкції та модернізації виробничих потужностей, а для цього необхідні суттєві інвестиції;

наукової діяльності. Підготовка висококваліфікованих фахівців для роботи на виробництві, підвищення ролі вітчизняної науки, посилення уваги до наукоємних галузей і передових технологій;

вдосконалення нормативно-правового забезпечення. Проведення ефективної митно-тарифної політики, гармонізація національних стандартів галузі з міжнародними та європейськими, розробка законопроектів щодо зниження ставки податків для підприємств пріоритетних напрямків розвитку машинобудування, стимулювання експортоспроможності машинобудівних підприємств;

маркетингової діяльності. Проведення маркетингових досліджень кон'юнктури внутрішнього та зовнішнього ринку, виявлення чинників, які сприяють або гальмують діяльність підприємства, виявлення потреб споживачів, встановлення міцних партнерських відносин із покупцем, організація ярмарків і вистав.

Рівень дослідження сучасними науковцями більшості вказаних напрямків активізації діяльності машинобудівних підприємств та проблем, що пов'язані з ними, є досить високим. Але слід зазначити, що дослідженню такого напрямку, як активізація маркетингової діяльності машинобудівного підприємства, приділено недостатньо уваги. У зв'язку з тим, що цей напрямок активізації має у своєму розпорядженні низку

інструменти та заходів, які в змозі значно сприяти покращенню діяльності машинобудівного підприємства, він вимагає ретельних досліджень. Слід звернути увагу на те, що маркетингова діяльність усіх підприємств безперечно має спільні базові основи, але кожному з них притаманні окремі особливості, які визначаються товаром, що виготовляються, галуззю промисловості, масштабом виробництва, а це впливає на специфіку їх маркетингової діяльності. Тому при формуванні теоретичних основ та розробці практичних рекомендацій з цього питання обов'язковою умовою є дослідження та визначення особливостей маркетингової діяльності саме машинобудівних підприємств.

Література

1. Чайковська В.П. Промислові підприємства України: проблеми і перспективи розвитку // Актуальні проблеми еконо-

міки. – 2007. – № 1(67). – С. 97-103.

2. Воронкова А.Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация. Монография. – Луганск: Изд-во Восточноукраинского национального университета, 2000. – 315 с.
3. Клинов В. Современные тенденции развития машиностроения // Вопросы экономики. – 2006. – № 9. – С. 31-47.
4. Брес С.В. Роль інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 1. – С. 162-169.
5. Державна програма розвитку вітчизняних машинобудування на 2006 – 2011 роки: затверджено постановою КМУ 18.04.2006 №516 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 16. – С. 136-145.

Поступила до редакції 30.10.08

© А.О. Співак, О.М. Співак, 2008

УДК (663.3+519.237) 330.341

Є.В. Лазарева*

Г.В. Карпінська**

КЛАСТЕР ЯК ПЕРСПЕКТИВНА ФОРМА РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ВИНОРОБСТВА

Розглянуто необхідність реалізації кластерної економіки як шляху прискореної економічної й технологічної модернізації національного господарства, й як різновид зовнішньої реструктуризації підприємств. Запропонований пілотний проект створення кластеру виноробів в Одеському регіоні з використанням при його обґрунтуванні кластерного аналізу та оцінки синергетичного ефекту.

Рассмотрена необходимость реализации кластерной экономики как пути ускоренной экономической и технологической модернизации национального хозяйства, и как разновидность внешней реструктуризации предприятий. Предложен пилотный проект создания кластера виноделов в Одесском регионе с использованием при его обосновании кластерного анализа и оценки синергетического эффекта.

Постанова проблеми. Радикальні зміни, що відбулися і відбуваються в Україні: перехід до ринкової економіки, проведення інтеграційної політики держави до ВТО та ЄС орієнтовані на економічне зростання й підвищення конкурентоспроможності вітчизняних суб'єктів

господарювання. В глобальному середовищі ринки стандартних товарів вже насичені, споживачів все більше приваблюють товари високої якості та вузької спеціалізації. Для пристосування до змін і вимог ринку підприємства і компанії пропонують нові форми організації й управління

* Лазарева Є.В. – старший науковий співробітник, канд. екон. наук, с.н.с., доцент.

** Карпінська Г.В. – молодший науковий співробітник.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України.