

ІННОВАЦІЙНІ ФАКТОРИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУЧАСНОГО МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

***Анотація.** В статті автор розглянув категорію конкурентоспроможності підприємств машинобудівної галузі, обумовленої не тільки поточним рівнем конкурентоздатності продукції, але й обсягом накопиченого інноваційного потенціалу й готовністю менеджменту до його збільшення й ефективного використання. На основі аналізу виділено інноваційні фактори конкурентоспроможності, дослідження яких дозволило глибше вивчити особливості функціонування машинобудівників у ринковому середовищі.*

Ключові слова: інноваційні фактори конкурентоспроможності, машинобудівні підприємства, інноваційний потенціал, інноваційний розвиток.

D. Terekhov

THE INNOVATION FACTORS OF THE COMPETITIVENESS OF MODERN MACHINE-BUILDING ENTERPRISE

***Abstract.** In the article the author considered the category of competitiveness of the industrial enterprises of the machine-building branch, determined not only by the current level of competitiveness of the output production, but by the volume of the accumulated innovation capacity and ability of management to use it effectively and to increase its volume. On the basis of a conducted research of the functioning of the machine-building enterprises, the article considers the factors of the potential competitiveness of the subject of the economic activity. Consideration of these innovation factors in a branch allowed to define the peculiarities of activity of machine-builders in the market environment.*

Keywords: innovation factors of competitiveness, machine-building enterprises, innovation capacity, innovation development.

1. Постановка проблеми

Підвищення конкурентоспроможності на всіх рівнях – надзвичайно актуальне завдання для будь-якої світової держави, у тому числі й для України. В якості об'єкта дослідження обрані підприємства машинобудівного комплексу у зв'язку з винятковою роллю цієї галузі промисловості та її високим рівнем інноваційності, що дозволяє вважати машинобудування локомотивом розвитку країни в майбутньому.

Враховуючи те, що сам процес формування конкурентоспроможності є складним і об'єднує елементи як внутрішнього, так і зовнішнього оточення, важливим є визначення факторів, які впливають на управління конкурентоспроможністю. Це є особливо актуальним, враховуючи те, що на машинобудівне підприємство та його продукцію домінуючий вплив здійснюють чинники, які в першу чергу пов'язані з інноваційним потенціалом.

2. Мета дослідження

Метою статті є виокремлення інноваційних факторів, що формують конкурентоспроможність як продукції, так і підприємства, а також визначення напрямків і характеру впливу на ці фактори з метою підвищення ефективності управління конкурентоспроможністю продукції й підприємства і формування його конкурентних переваг.

3. Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемами вивчення процесів управління конкурентоспроможністю займаються як вітчизняні, так і зарубіжні науковці. Аналіз публікацій дав можливість стверджувати, що чинне місце серед дослід-

ників питань конкурентоспроможності у США і Європі займають І. Адзіс, І. Ансофф та М. Портер. Вивчають конкурентоспроможність як підприємства, так і продукції багато вітчизняних науковців. На окремих аспектах конкурентоспроможності підприємства зосереджують увагу І. Балабанова, Н. Бутенко, Н. Грицишин, М. Кривенко, А. Малютін [2], О. Нефедова [3], О. Нікітов [4], Н. Струк, М. Федоркіна, О. Циганок та інші.

4. Основна частина

З розвитком конкуренції в усіх галузях життєдіяльності людини зростає інтерес до питань управління конкурентоспроможністю підприємств. На нашу думку, під конкурентоспроможністю господарюючого суб'єкта необхідно розуміти здатність останнього успішно вести конкурентну боротьбу за ринки збуту. У зв'язку з тим, що останнім часом необхідність оперативного обліку останніх досягнень науки й техніки у виробничих процесах постійно зростає, особливий інтерес становить дослідження факторів конкурентоспроможності підприємства у сфері інновацій.

Машинобудування – провідна галузь промисловості, що є одним із лідерів зі створення та впровадження інновацій, від рівня розвитку якої багато в чому залежить конкурентоспроможність економіки країни. Беручи до уваги специфіку машинобудівної галузі, особливе значення набуває дослідження особливостей інноваційних факторів її конкурентоспроможності.

1. Наявність кваліфікованих кадрів.

Сучасна економіка суттєво залежить від людського капіталу, який є необхідним і важливим фактором для створення інноваційної системи, що ба-

зується на знаннях, інтелектуальній праці й високих технологіях [4]. Однак сьогодні проблема нестачі кваліфікованих кадрів є гострою для всіх галузей промисловості, і машинобудування не є винятком – питання залучення й утримання інженерів, розроблювачів актуальні й сьогодні. Роботодавці не зацікавлені в залученні молодих, недосвідчених фахівців та їх навчанні.

Основна проблема полягає у невідповідності вимог машинобудівників до працівників та їх кваліфікації. Це комплексний феномен, обумовлений безліччю факторів, що має суттєві наслідки. Навіть якби вчені могли точно визначити, скільки інженерів, розроблювачів, кваліфікованих працівників потрібно сьогодні за кожною спеціальністю для машинобудування, потім мотивувати відповідне число школярів обрати необхідні галузі напряму підготовки в університеті та успішно їх закінчити, а пізніше посприяти їх працевлаштуванню, проблема б залишилася невирішеною. Одержання вищої інженерної освіти займає сьогодні від 4 (бакалавр) до 6 років (магістр). У зв'язку з тим, що технології розвиваються вкрай швидко, жодна компанія не може зараз із повною впевненістю визначити точну потребу в кількості інженерів через певний часовий проміжок та їх спеціалізацію. Дана проблема має загальнодержавний характер і повинна вирішуватися за рахунок розробки максимально точних прогнозів потреби різних галузей промисловості (у тому числі й машинобудування) в кадрах на перспективу. Враховуючи скорочення чисельності населення працездатного віку, що очікується згідно з демографічними прогнозами, питання набуває виняткової важливості.

Крім того, університети повинні розвивати у студентів прагнення до новаторства та заохочувати підприємницьку ініціативу, сприяючи розвитку малого й середнього бізнесу. З метою подолання розриву між теорією й практикою необхідні зсув акценту з вивчення практики та практичне освоєння сучасних верстатів із ЧПУ, наприклад за рахунок розвитку системи навчання на провідних машинобудівних підприємствах.

2. Захист ключових ноу-хау.

Секрет конкурентоспроможності підприємств, які є постачальниками унікальної машинобудівної продукції, що створюють спеціалізовані верстати й устаткування згідно з вимогами замовника, здатних оснастити нове підприємство необхідною технікою “під ключ”, полягає у володінні винятковими технологіями й здатності їх ефективного використання. Такі ключові ноу-хау – результат тривалої роботи підприємства у сфері машинобудування, продукт науково-дослідницької діяльності інженерів, захищений патентами й ліцензіями, що дозволяє досягти найвищої якості виробленої продукції. І хоча в остаточному підсумку інженерні розробки й знаходять висвітлення у споживчих властивостях продукції, найчастіше вони пов'язані не з готовою продукцією, а з виробничими процесами.

Володіння передовими розробками дозволяє машинобудівному підприємству впевнено почувати себе на ринку. Таким чином, від наявності захищених патентами й ліцензіями інженерних розробок багато в чому залежить поточна конкурентоспроможність підприємства та збереження нею ринкових позицій у майбутньому.

3. Технічна оснащеність підприємства.

Необхідно провести чітку межу між наявністю захищених прав на інтелектуальну власність (ключові розробки) і загальним рівнем технічної оснащеності виробництва. Якщо ключові технології знаходяться втілення у спроектованій за спеціальними вимогами замовника унікальній машинобудівній продукції, то підтримка загального високого рівня використовуваного на підприємстві устаткування необхідна для підтримки конкурентоспроможності масового серійного виробництва. Але навіть для створення продукції середнього рівня складності потрібне застосування провідних технологій, що дозволить забезпечити її ринкову конкурентоспроможність.

З метою досягнення й підтримки високого рівня конкурентоспроможності машинобудівна галузь вимагає проведення регулярної технічної модернізації. Причинами цього виступають активні зміни у науці та техніці. У зв'язку з тим, що сьогодні продуктивність устаткування багато в чому залежить від електричних і електронних частин та компонентів, використання останніх досягнень у галузі електротехніки й електроніки на практиці набуває виняткової важливості для машинобудівників. Не менш важливий вплив на машинобудування мають зміни у галузі наноіндустрії, створення нових матеріалів (наприклад, металокераміки), розвиток інформаційних технологій і поява нових джерел енергії.

4. Глибина виробничої переробки.

Очевидно, що подальша переробка продукції призводить до створення доданої вартості. Остання являє собою різницю між вартістю реалізації кінцевого товару й витратами на матеріали й послуги, спожиті у ході виробничого процесу [2]. Таким чином, глибина виробничої переробки являє собою частку доданої вартості у загальній вартості машинобудівної продукції. Іншими словами, це внесок конкретного підприємства у ціну кінцевого продукту.

Підприємства, що здійснюють глибоку переробку у ході власного виробництва, стійкі до конкуренції. Однак якщо в більшості індустріальних країн глибина виробничої переробки велика (в Японії частка доданої вартості в продукції машинобудування становить 39%, у США – 48%, в Європі – більше 35%), то в Україні значення даного показника набагато нижче. Це становить суттєву загрозу зниження або втрати конкурентоспроможності українськими машинобудівними підприємствами [3].

5. Інвестиції в машинобудування.

Більшість машинобудівних підприємств малого й середнього бізнесу перебувають у сімейній власності. Основними джерелами фінансування їх діяльності є особисті заощадження, капіталовкладення інших фізичних осіб, банківські позики й рефінансування за рахунок частини прибутків. Однак даних ресурсів недостатньо. Приватні інвестори мають обмежений бюджет і не зацікавлені в надмірному розширенні підприємства у зв'язку з можливою втратою контролю над ним. Банківські позики вимагають наявності твердих гарантій повернення коштів, які не завжди можуть бути надані невеликими підприємствами. У зв'язку з цим, наприклад, машинобудівний комплекс України довгі роки залишався недофінансованим, що призвело до вповільнення темпів оновлення парку устаткування, скорочення виробничих потужностей для вико-

нання великих замовлень і підвищення ризику банкрутства у періоди економічної нестабільності.

Збільшення обсягу фінансування, що направляється на закупівлю засобів виробництва, необхідне не тільки для підвищення конкурентоспроможності національного машинобудування, але й для розвитку економіки в цілому.

6. Аутсорсинг і делокалізація виробництва.

Аутсорсинг – це передача виробничим підприємством на контрактній основі певних бізнес-процесів або виробничих функцій на обслуговування іншому підприємству, що спеціалізується у відповідній сфері [1].

В останні роки процес передачі виробництва комплектуючих і деталей, а також сервісних послуг на аутсорсинг у машинобудуванні набув популярності, що призвело до скорочення глибини виробничої переробки. В основному виробництво передається в країни Східної Європи, Азії й Північної Африки, що дозволяє індустріально розвиненим державам скорочувати витрати, а наздоганяючим країнам забезпечує максимальне завантаження наявних потужностей.

Крім того, велику популярність сьогодні отримала часткова або повна делокалізація виробництва у державах із дешевою робочою силою. Як правило, у цьому випадку створюється новий або виводиться діючий завод, що переходить під управління машинобудівного підприємства.

З погляду машинобудівника локалізація виробництва в іншій країні – превентивний крок в умовах втрати конкурентоспроможності. Тенденція подальшого зростання популярності аутсорсингу та делокалізації виробництва комплектуючих не загрожує конкурентоспроможності індустріально розвинених країн. Навпаки, це дозволяє останнім оптимізувати ланцюг доданої вартості.

7. Регіональні індустріальні кластери.

Історично машинобудівні підприємства формувалися навколо сталеливарних виробництв, що обумовлене близькістю до постачальників і наявністю працівників необхідної кваліфікації. Сталеплавильні заводи, у свою чергу, створювалися у безпосередній близькості від рік і озер, а також залізрудних шахт. Наявність промислових кластерів сприяє розвитку машинобудівного сектору. Для кластерів характерні гнучка структура; зосередження великої кількості кінцевих користувачів машинобудівної продукції, що конкурують між собою, постачальників спеціалізованих комплектуючих, компетентних працівників, провідних науково-дослідних і освітніх центрів; розвинена інфраструктура. Усе це в сукупності сприяє залученню інвестицій у галузь. Як наслідок, прибутковість вкладень у підприємства кластеру завжди вище. У зв'язку з цим територіальні органи влади повинні проводити кластерно-орієнтовану політику, що призведе до зростання конкурентоспроможності учасників даних утворень у майбутньому.

8. Наявність ефективної системи сервісних підприємств.

Якщо раніше для підприємств кінцевим процесом була реалізація товару, то тепер стандартом стали сервісне обслуговування, допомога в утилізації товару тощо [5]. Сьогодні сервісні підприємства й машинобудівники настільки взаємозалежні, що все частіше успішними виявляються ті, хто більш ефек-

тивно використовує наявний технологічний потенціал в обох напрямках. Роль сервісних послуг у машинобудуванні з кожним роком тільки зростає. З одного боку, машинобудівники все частіше віддають сьогодні на аутсорсинг сервісним підприємствам певні бізнес-процеси. З іншого боку, продаж машин і устаткування стає сервіс-орієнтованим. Сьогодні для кінцевого споживача все більше значення починають відігравати не ціна й специфікація товару, а умови продажу й післяпродажного обслуговування. За даними аналітиків, близько 20% обороту машинобудівних підприємств припадає на послуги сервісного обслуговування та гарантійного ремонту [3].

Сьогодні машинобудівники все частіше співпрацюють із аутсорсинговими компаніями у сфері ведення бухгалтерського обліку, реклами, обробки даних тощо. Тому потенційна конкурентоспроможність машинобудівника багато у чому визначається його здатністю налагодити ефективні відносини з сервісними підприємствами.

Дослідження особливостей інноваційних факторів конкурентоспроможності підприємств машинобудівного комплексу підкреслило їхню складність, взаємозв'язок і взаємозалежність, але головне – дало можливість глибше вивчити специфіку функціонування машинобудівників у ринковому середовищі.

5. Висновки

Підсумовуючи, необхідно відзначити, що вирішення проблеми модернізації підприємств машинобудівного комплексу та перехід до нового технологічного укладу можливі тільки у випадку створення умов, що сприяють зростанню інноваційного потенціалу та конкурентоспроможності в цілому. Для цього необхідне створення ефективної системи управління інноваційною діяльністю на національному й регіональному рівнях, спрямованої на максимальне повне використання наявного інноваційного потенціалу господарюючих суб'єктів, що, у свою чергу, дозволить підвищити загальний рівень конкурентоспроможності української економіки на світовій арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аникин Б. А. Аутсорсинг и аутстаффинг: высокие технологии менеджмента : учеб. пособие. – [2-е изд., перераб. и доп.] / Аникин Б. А., Рудая И. Л. – М. : ИНФРА-М, 2009. – 320 с.
2. Малютин А. Добавленная стоимость в управлении предприятиями / А. Малютин // Экономист. – 2008. – № 7. – С. 69-76.
3. Нефедова О. Г. Конкурентоспроможність в умовах зовнішніх змін / О. Г. Нефедова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2007. – № 5. Т. 2. – С. 212-215.
4. Никитов А. В. Информационная экономика как основа формирования нового качества образовательного потенциала / А. В. Никитов // Вестник СГСЭУ. – 2012. – № 1 (40). – С. 43-46.
5. Ханин В. М. Экономические аспекты развития системы менеджмента качества / В. М. Ханин // Вестник СГСЭУ. – 2012. – № 2 (4). – С. 80-83.