

Мисько Н.В.,
аспірант кафедри менеджменту
Харківський національний економічний університет

АНАЛІЗ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки України висуває якісно нові вимоги до конкурентоспроможності промислової продукції. Умови формування ринкових відносин в Україні, які характеризуються динамічністю зовнішнього середовища, загостренням конкурентної боротьби, підвищенням рівня комерційного ризику визначають необхідність використання сучасних принципів і методів менеджменту для забезпечення конкурентоспроможності промислової продукції на зовнішньому і внутрішньому ринках.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання забезпечення конкурентоспроможності продукції розкрито у багатьох теоретичних і проектних роботах як вітчизняних, так і зарубіжних авторів: Р.А. Фатхутдінова, Х.А. Фасхієва, М.Г. Долинської, В.Л. Диканя, Г.Л. Азоева, Е.А. Горбашко, С.М. Ілляшенка, А.Е. Воронкова, Г.М. Скударя, Р. М. Тіхонова, В.М. Осипової, Л. А. Крота та В.М. Гриньової та інших. Однак, аналіз вітчизняної і зарубіжної економічної літератури показав, що саме оцінці впливу зовнішніх факторів на конкурентоспроможність промислової продукції приділяється недостатньо уваги. До найбільш відомих методів оцінки конкурентоспроможності продукції можна віднести матрицю конкурентної переваги Бостонської Консалтингової Групи, проект Інституту маркетингу і Гарвардської школи бізнесу (PIMS – проект) і аналіз сильних і слабких сторін, можливостей, що з'являються, і загроз (SWOT-аналіз) [1; 2; 5; 7; 8], однак, вони не дають можливості комплексно оцінити вплив зовнішніх відносно підприємства факторів на конкурентоспроможність продукції, що випускається.

Постановка завдання. Метою статті є оцінка конкурентоспроможності вітчизняних машинобудівних підприємств на зовнішньому ринку та формування пропозицій щодо використання досвіду традиційних світових лідерів у галузі машинобудування і нових індустріальних країн для підвищення конкурентоспроможності промислової продукції українських товаровиробників на зовнішньому ринку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для кількісної оцінки зовнішніх факторів, що впливають на конкурентоспроможність промислової продукції, доцільно розділити показники конкурентоспроможності на чотири групи:

- показники, що характеризують зовнішньоторговельні потоки (коефіцієнт чистого експорту; частка імпортової продукції на внутрішньому ринку)
- показники, що характеризують ефективність праці (чистий дохід на одного зайнятого у галузі промислового виробництва та продуктивність праці галузі);
- показники, що характеризують ефективність використання матеріально-технічної бази (фондовіддача основних виробничих фондів галузі; частка інвестицій у основні виробничі фонди у загальному обсязі випуску);
- показники, що характеризують якість продукції (частка бракованих виробів в обсязі реалізованої продукції; частка інноваційної продукції в загальному обсязі випуску) [3].

Склад кожної групи показників може бути розширений або звужений залежно від завдань оцінки, а також галузевих особливостей аналізованої продукції. Обмеження кількості використовуваних показників мінімізує трудомісткість і складність розрахунків і спрощує методику оцінки.

Обсяги реалізованої продукції машинобудування за аналізований період 2005-2011 рр. зростають у середньому щорічно на 17,14%, у тому числі середньорічний приріст обсягів реалізації машин та устаткування, електричного, електронного та оптичного устаткування, транспортних засобів та устаткування складає відповідно 15,11%, 16,83%, 18,83%. Незважаючи на позитивний напрямок розвитку машинобудівного виробництва, спостерігається зниження питомої ваги результатів діяльності підприємств, що виробляють машини та устаткування (-1,73% щорічно), електричне, електронне та оптичне устаткування (-0,26% щорічно) у обсягах реалізованої продукції машинобудування України, при цьому, виробництво транспортних засобів та устаткування щорічно додає 1,44%. Необхідно звернути увагу на наступне – хоча зростання промислового виробництва за останні декілька років і свідчить про деяке поліпшення ринкових позицій підприємств, але це не означає зростання конкурентоспроможності їх продукції. Нарощування обсягів виробництва в більшості випадків засноване на пристосуванні до другорядних ринкових ніш та експлуатації минулих досягнень (створеного у радянський період наукового і технологічного заділу) без здійснення довгострокових інвестицій в розвиток. Зростання у численних випадках супроводжується спрощенням виробництва.

Вітчизняна продукція машинобудування активно реалізується за міжнародними договорами, однак середньорічні темпи росту експорту та імпорту машин та устаткування (1,1933 та 1,1822 відповідно), шляхового обладнання (1,3531 та 1,3195), наземних транспортних засобів (1,1819 та 1,1872), плавучих засобів (0,9651 та 1,6576) визначають не тільки експортну орієнтованість вітчизняної економіки, а також види діяльності галузі машинобудування зі значним імпортозаміщуючим потенціалом. Перевищення середньорічних темпів зростання експорту над обсягами реалізації промислової продукції свідчать про формування незабезпеченого попиту на внутрішньому ринку, що веде до зростання імпорту машинобудівної продукції, тобто вітчизняні виробники поступово втрачають власні ринки через концентрацію на зовнішніх продажах.

Значення коефіцієнту чистого експорту (табл. 1) є від'ємним для продукції: механічне обладнання, машини та механізми, електрообладнання, електричні машини і устаткування, тобто за цими товарними групами Україна є нетто-імпортером і конкурентні переваги даної продукції не реалізовано у зовнішній торгівлі. Однак, враховуючи поступове збільшення показника чистого експорту починаючи з 2009 р. можна очікувати поступового заміщення імпорту продукцією вітчизняних товаровиробників і відвоювання ними внутрішніх позицій у конкурентів.

Таблиця 1

Коефіцієнт чистого експорту*

Товарна група продукції	Рік						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення і звуку	-0,3815	-0,4060	-0,3601	-0,3569	-0,1102	-0,1808	-0,3087
котли, машини, апарати і механічні пристрої	-0,3564	-0,4342	-0,4622	-0,4647	-0,1721	-0,1861	-0,3316
Електричні машини і устаткування	-0,4282	-0,3542	-0,1666	-0,1451	-0,0182	-0,1743	-0,2810
Транспортні засоби та шляхове обладнання	-0,3229	-0,4247	-0,4262	-0,4734	-0,1509	-0,0599	-0,1221
залізничні або трамвайні локомотиви, шляхове обладнання	0,7371	0,7064	0,6929	0,6151	0,7868	0,7929	0,7698
наземні транспортні засоби, крім залізничних	-0,7864	-0,7859	-0,7722	-0,8028	-0,6747	-0,7199	-0,7915
аеронавігаційні або космічні апарати	0,5993	0,6582	0,4894	0,6662	0,5749	0,5885	0,6464
плавучі засоби морські або річкові	0,8481	0,8396	0,7892	0,6416	0,6300	0,6924	-0,3571

*Джерело: розраховано на основі [9]

Особливої уваги потребують показники конкурентоспроможності вітчизняних наземних транспортних засобів, крім залізничних. За розглянутий період середнє значення коефіцієнту чистого експорту склало -0,7619, тобто експортні поставки значно нижче імпортних (в середньому в 7,64 рази), конкурентні переваги вітчизняної продукції за даною товарною групою не реалізовано на зовнішньому ринку, та враховуючи постійне зниження показника існуючі конкурентні переваги продукції не є такими на зовнішньому ринку.

Систематично реалізують конкурентні переваги продукції на зовнішньому ринку виробники залізничних та трамвайних локомотивів, шляхового обладнання, аеронавігаційних та космічних апаратів. Середнє значення коефіцієнту чистого експорту за період 2005-2011 рр. склало відповідно 0,73 та 0,60. За даними групами товарів Україна має статус нетто-експортера та з позитивною динамікою демонструє реалізацію конкурентних переваг продукції на зовнішньому ринку.

Небезпечним слід вважати перехід України із статусу нетто-експортеру до нетто-імпортеру за продукцією «плавучі засоби морські або річкові» через стрімкість падіння коефіцієнту чистого експорту.

Аналітичні дані щодо збільшення частки імпортової продукції на внутрішньому ринку підтверджують зростання рівня конкуренції на ринку машинобудівної продукції України, що потребує оновлення існуючих та формування нових конкурентних переваг машинобудівної продукції вітчизняними товаровиробниками.

Показник чистого доходу на одного зайнятого у машинобудуванні не має стабільного значення у період 2005-2011 рр. його значення коливається від 0-0,06 тис. грн./люд. у кризовий період 2008-2009 рр., до 16,66 тис. грн./люд. у 2011 р. Найвища результативність діяльності спостерігається у виробництві транспортних засобів та устаткування, навіть незважаючи на тривалий період збитковості діяльності під час 2008-2009 рр., найнижча – у виробництві машин та устаткування, причому, стабільно низькі показники дохідності характерні протягом всього аналізованого періоду. Слід особливо відзначити фінансову стабільність і стійкість підприємств виробництва машин та

устаткування. Результати розрахунків показника чистого доходу на одного зайнятого у динаміці за видами промислової діяльності представлено у табл. 2.

Таблиця 2

Чистий дохід на одного зайнятого, тис. грн./люд. *

Види промислової діяльності	Рік						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Машинобудування, у тому числі:	4,08	5,97	5,23	-	0,06	6,60	16,66
виробництво машин та устаткування	0,87	1,05	1,63	0,35	1,93	2,87	6,71
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	4,09	4,03	2,48	-	8,64	3,91	8,77
виробництво транспортних засобів та устаткування	5,09	10,38	8,34	-	-	14,08	34,25

*Джерело: розраховано на основі [9]

До показників, що характеризують ефективність праці як фактор, що впливає на рівень конкурентоспроможності промислової продукції віднесено також рівень середньорічного виробітку одного зайнятого у машинобудуванні за видами промислової діяльності. За абсолютними показниками продуктивності праці зайнятих у машинобудуванні України спостерігається неухильне зростання середньорічного виробітку на одного працівника незважаючи на кризові явища 2008-2009 рр., значне скорочення чисельності промислово-виробничого персоналу, зниження обсягів експорту.

Наступна, третя група зовнішніх факторів конкурентоспроможності промислової продукції включає показники, що характеризують фізичну ефективність використання основних фондів. Результати розрахунків наведено у табл. 3.

Таблиця 3

Показники використання основних фондів у машинобудуванні*

Показник	Рік						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Фондорентабельність, %	6,7	6,3	6,9	6,7	5,1	5,6	7,8
Фондоємність продукції грн./грн.	0,96	0,81	0,80	1,06	0,93	0,87	0,91
Фондовіддача ОВФ грн./грн.	1,04	1,24	1,25	0,94	1,08	1,15	1,10
Фондоозброєність праці, тис. грн./люд.	63,14	80,67	87,79	98,25	101,21	112,14	102,97

*Джерело: розраховано на основі [9]

За період 2005-2011 рр. фондовіддача основних фондів має стійку тенденцію зростання із середньорічним темпом зростання +2,3%. Щорічно зростає показник фондоозброєності праці, що стало наслідком одночасного збільшення вартості основних фондів та зменшення кількості найманих працівників у машинобудуванні. Протягом 2005-2011 рр. показник відносної економії основних засобів має позитивне значення, що свідчить про загальне збільшення ефективності використання основних фондів.

Показник фондорентабельності змінюється скачкоподібно і досягає свого мінімального значення у 2009 р., що обумовлено наслідками загальносвітової кризи, однак за проаналізований період середньорічний темп зростання складає +3,7% у машинобудуванні. Проведений детермінований факторний аналіз показника фондорентабельності показав, що найбільший вплив спричиняє зміна фактору фондовіддачі основних фондів. Це говорить про те, що на загальну ефективність використання основних фондів найбільш негативно впливає висока фондомісткість продукції, яка є наслідком недостатнього завантаження основних фондів через зниження виробничої активності. До того ж, величини збільшення ефективності капіталовіддачі є дуже помірними, дія позитивних тенденцій нівелюється низькою завантаженістю обладнання промислових підприємств та вкрай недостатніми темпами освоєння інноваційного устаткування.

Питома вага інвестицій в основні виробничі фонди у загальному обсязі виробництва характеризує модернізаційні процеси промислових підприємств.

У цілому, модернізаційні процеси у машинобудуванні уповільнились, починаючи з 2009 р., незважаючи на прийняття та виконання державної програми розвитку машинобудування на 2006-2010 рр., яка передбачала за зазначений період інвестиції у галузь в обсязі 6,19 млрд. дол. США, зокрема, 416 млн. дол. державних інвестицій, із яких 372 млн. дол. США становитимуть довгострокові кредити [4]. Середнє значення питомої ваги інвестицій в основні виробничі фонди у загальному обсязі виробництва на рівні 5,54% характеризує низьку активність вітчизняних підприємств машинобудівного

комплексу у процесах оновлення основних виробничих фондів, розробки та освоєння інноваційних технологій, зміни структури діючого та встановленого парку устаткування, формування основ автоматизації та роботизації виробничих процесів, що в свою чергу визначає рівень цінової та нецінової конкуренції вітчизняної продукції машинобудування на ринку.

До показників, що характеризують якість продукції, що виробляє галузь машинобудування, віднесемо частку інноваційної продукції у загальному обсязі виробництва (табл. 4).

Таблиця 4

Питома вага реалізованої інноваційної продукції до загального обсягу реалізованої промислової продукції підприємств машинобудування за видами економічної діяльності*

Види промислової діяльності	Рік						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Машинобудування, у тому числі:							
виробництво машин та устаткування	7,7	7,6	7,9	5,8	4,2	9,0	11,0
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	16,5	16,3	17,0	12,4	9,0	15,9	20,0
виробництво транспортних засобів та устаткування	83,8	82,8	86,1	62,7	45,6	45,6	57,0

*Джерело: розраховано на основі [9]

У галузі виробництва машин та устаткування найнижчі показники інноваційності продукції, що виробляється. Однак, за результатами аналізу фінансової стійкості, даний вид промислової діяльності навіть у кризовий період залишався прибутковим. Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування характеризується високим рівнем інноваційної активності, що підтверджує значення питомої ваги реалізованої інноваційної продукції у обсязі реалізованої промислової продукції на рівні 16,3%. Виробництво транспортних засобів та устаткування характеризується найвищим показником питомої ваги реалізованої інноваційної продукції у обсязі реалізованої промислової продукції – у середньому 66,2% щорічно, і від'ємним значенням середньорічних темпів зростання наукової продукції – 6,22% [6].

Висновки з даного дослідження. Підсумовуючи результати проведеного аналізу, відзначимо – українські машинобудівники мають серйозні проблеми з виходом на ринки, де споживачі цінують, насамперед, високий рівень якості і є більш орієнтованими на новітні технології. Збут для своєї продукції їм вдається знайти переважно на ринках, де покупці орієнтуються на дешеву продукцію. Ситуація з конкурентоспроможністю української машинобудівної продукції погіршується абсолютною й відносною ревальвацією національної валюти. До кола негативних тенденцій, що спостерігаються в українському машинобудуванні, варто також віднести високий ступінь фізичного й морального зносу основних виробничих фондів, 70 % яких перебуває в експлуатації 15 і більше років. Спостерігається наростаюче технологічне відставання від світового рівня розвитку машинобудування, що призводить не тільки до проблем на зовнішніх ринках, але навіть до втрати внутрішнього. Ще більшу актуальність ці проблеми набудуть у зв'язку зі вступом України до СОТ, який зробить ринок більш відкритим для іноземних постачальників, що має негативні наслідки для місцевих підприємств із недостатнім рівнем конкурентоспроможності.

Українським машинобудівним підприємствам у напрямку підвищення своєї конкурентоспроможності доведеться розраховувати здебільшого на свої внутрішні ресурси, оскільки іноземні компанії розглядають українські виробничі підприємства як конкурентів і не зацікавлені у зміцненні позицій місцевих виробників.

Досвід традиційних світових лідерів у сфері машинобудування (США, Німеччина і Японія) в Україні застосувати неможливо, оскільки українському машинобудуванню не властиві такі риси традиційних лідерів: великий обсяг внутрішнього ринку; налагоджені канали реалізації продукції на зовнішніх ринках збуту; наявність розвиненої транспортної інфраструктури; розвинена кредитна система і ринок цінних паперів; наявність робочої сили сучасного рівня кваліфікації.

Варто звернути увагу на досвід нових індустріальних країн Південно-східної Азії, зокрема, Сінгапура, Тайваню, Південної Кореї. У цих країнах відбувся якісний перехід у розвитку машинобудівної галузі від використання переваг, наданих наявністю дешевої робочої сили, до випуску якісної наукомісткої продукції. На сьогодні конкурентоспроможність машинобудування нових індустріальних країн забезпечується за рахунок наступних чинників [5]: експортна орієнтація (більш 70 %); дрібні і середні за величиною підприємства-виробники; географічна концентрація; підприємства є частиною промислових центрів і вузлів; тісний зв'язок з іншими галузями промисловості; гнучкість у роботі під замовлення; активне впровадження інновацій.

Схожим шляхом зараз йдуть і інші країни, зокрема, Китай, Індонезія, Малайзія, Філіппіни. Однак,

використання цього досвіду в Україні ускладнюється відсутністю надлишкової пропозиції дешевої робочої сили. Причому демографічна ситуація є такою, що пропозиція робочої сили, як низько-, так і висококваліфікованої, буде у найближчі десятиліття лише зменшуватися.

На основі вивчення зарубіжного досвіду розвитку машинобудування і дослідження поточного рівня конкурентоспроможності продукції машинобудівних підприємств на зовнішньому ринку, можна зробити висновок про те, що ані досвід традиційних світових лідерів у сфері машинобудування, ані нових індустріальних країн не може бути застосований в Україні у чистому вигляді. Це свідчить про потребу розробки науково-методичних підходів до управління конкурентоспроможністю продукції машинобудівних підприємств, які б не тільки враховували успішний міжнародний досвід, але й могли б у чистому вигляді бути застосованими в умовах України.

Література

1. Высоцкий С. Машиностроителям рассказали, как тратить деньги / С. Высоцкий // Коммерсант-Украина. – 2006. – 20 апреля (№ 68). – С. 9.
2. Журило Р.М. Розробка механізму підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудування / Р.М. Журило // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – січень (№1). – С. 54-58.
3. Корінев В.Л. Урахування конкурентоспроможності продукції в процесі ціноутворення / В.Л. Корінев // Вісник економічної науки України. – 2008. – №2. – С. 85-88.
4. Коханский Т. Конкурентность предприятий на глобальных рынках : монография / Томаш Коханский, Юзеф Закжевский, Людмила Левашова // Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2010. – 223 с.
5. Лепа Н.Н. Управление конкурентными преимуществами предприятия [Текст] / Н.Н. Лепа // НАН Украины, Институт экономики промышленности. – Донецк : ООО "Юго-Восток, ЛТД", 2003. – 296 с.
6. Макогон Ю.В. Маркетингова політика в системі управління конкурентоспроможністю промислової продукції : монографія / Ю. В. Макогон, М. В. Корж // Донбаська держ. машинобудівна академія. – Краматорськ : ДДМА, 2009. – 244 с.
7. Марчук Т.С. Показники конкурентоспроможності продукції і конкурентоспроможності підприємства / Т. С. Марчук // Формування ринкових відносин в Україні, 2009. – №7-8. – С. 110-113.
8. Fu J. A Study on Modeling of Industry Innovation of Product Technology in Chinese Taipei – Machine Tool Industry / J. Fu, C.C.K. Chang. – Taiwan: Kaohsiung First University of Science and Technology, 1998. – 24 p.
9. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим допуску: <http://www.ukrstat.gov.ua>